Gesetz-Sammlung
für die
Königlichen Preußischen Staaten.

No. 10.

(No. 1295.) Ratifikations-Urkunde der am 31sten März 1831. zu Mainz abgeschlossenen Uebereinkunft unter den Uferstaaten des Rheins, und auf die Schiffahrt dieses Flusses sich beziehenden Ordnung. Vom 19ten Mai 1831.

Wir Friedrich Wilhelm, von Gottes Gnaden, König von Preußen 2c. 2c.

Thun kund und bekennen hiermit:

Nachdem Wir; Seine Majestät der König der Franzosen; Seine Majestät der König von Baiern; Seine Majestät der König der Niederlande; Seine Königliche Hoheit der Großherzog von Baden; Seine Königliche Hoheit der Großherzog von Hessen und Seine Durchlaucht der Herzog von Nassau; in Folge vieljähriger, von Kommissarien aller betheiligten Höfe, zu Mainz gepflogener Verhandlungen über die Abfassung einer Rheinschiffahrts-Ordnung auf den Grund der allgemeinen und besondern Bestimmungen, welche der, am Kongresse zu Wien den 9ten Juni 1815. unterzeichnete Hauptvertrag und die demselben als integrirender Theil angehängten, von der Rheinschiffahrt handelnden Zwei und Dreißig Artikel zu diesem Ende festgestellt haben, und in Erwägung der, hierbei eingetretenen Schwierigkeiten dahin übereingekommen sind, alle die, über allgemeine Grundsätze des gedachten Kongreßvertrages in Bezug auf die Rheinschiffahrt erhobenen Streitfragen, so wie die daraus abzuleitenden Folgerungen unberührt zu lassen und auf der Grundlage eines Gesammt-Inbegriffs gegenseitig gemachter und angenommener Vorschläge, jedoch unter dem ausdrücklichen Vorbehalt, daß diese Verständigung den allerseits behaupteten Rechten und Grundsätzen in keiner Art Eintrag thun solle, eine Vereinbarung über diejenigen Maaßregeln und reglementarischen Bestimmungen zu treffen, deren die Rheinschiffahrt nicht länger entbehren kann;

Und nachdem gedachte Uebereinkunft im gemeinsamen Einverständnisse glücklich zu Stande gekommen und am 31sten März laufenden Jahres von den gegen-

(Ausgegeben zu Berlin den 27sten Juli 1831.)

gegenseitigen Bevollmächtigten in acht gleichlautenden deutschen Original-Ausfertigungen und in acht gleichlautenden französischen Original-Ausfertigungen, wovon eine deutsche und eine französische für jeden der sieben kontrahirenden Theile, eine deutsche und eine französische aber zur Hinterlegung bei den gemeinschaftlichen Kommissionsakten, um daselbst zum gemeinsamen Gebrauche der theilnehmenden Regierungen zu dienen, unter Vorbehalt der Ratifikationen in Mainz unterzeichnet worden ist: so erklären Wir hiermit, nach sorgfältiger Prüfung und Erwägung aller und jeder, in dem erwähnten, als:

Uebereinkunft unter den Uferstaaten des Rheins und auf die Schiffahrt dieses Flusses sich beziehende Ordnung,

oder im französischen Texte, als:

Convention entreles Gouvernemens des États riverains du Rhin et réglement relatif à la Navigation du dit Fleuve,

bezeichneten Vertrage enthaltenen und daselbst in Zehn Titeln und Hundert und Neun Artikeln zusammengestellten Bestimmungen, welche als wären sie hier von Wort zu Wort eingeschaltet anzusehen sind, daß Wir dieselben im deutschen wie im französischen Original-Texte jedoch unter Beziehung auf den obenerwähnten, im Eingange des Vertrages befindlichen Vorbehalt, imgleichen auf die von Unserm Bevollmächtigten zu den Protokollen der Rheinschiffahrts-Zentralkommission gegebenen Erklärungen, und auf die unter dessen Mitwirkung von derselben gefaßten Beschlüsse durchaus genehmiget haben; so wie Wir solche Kraft der gegenwärtigen, in gewöhnlicher Form ausgestellten Bestätigungsurkunde feierlich genehmigen, indem Wir für Uns und Unsere Nachkommen auf Unser Königliches Wort versprechen, gedachten Bestimmungen getreulich nachzukommen, so wie auch darüber zu wachen, daß sie von Unsern Behörden und Unterthanen jeder Zeit genau erfüllt werden.

Zu mehrerer Bekräftigung dessen haben Wir Unsere Bestätigungsurkunde in sieben gleichlautenden Exemplaren, wovon sechs für die mitkontrahirenden Theile je besonders, die siebente aber zur Hinterlegung bei den gemeinschaftlichen Kommissionsakten bestimmt ist, eigenhändig unterschrieben und mit Unserm größeren Staatssiegel versehen.

So geschehen zu Berlin, den Neunzehnten Mai im Jahre des Herrn, Ein Tausend Achthundert Ein und Dreißig und Unserer Regierung, im Vier und Dreißigsten.

Friedrich Wilhelm.

Für den Minister der auswärtigen Angelegenheiten: v. Schönberg.

(No. 1296.)

(No. 1296.) Convention entre les gouvernemens des états riverains du Rhin et réglement relatif à la navigation du dit fleuve. Du 31. Mars 1831.

La confection d'un réglement définitif pour la navigation du Rhin, selon les dispositions de l'acte du congrès de Vienne, ayant éprouvé des difficultés par suite de la manière dont les gouvernemens riverains ont entendu appliquer les principes généraux de cet acte aux bâtimens venant de l'Allemagne et traversant en droiture les Pays-Bas pour se rendre dans la pleine mer et vice-versa; attendu que Sa Majesté le Roi des Pays-Bas a soutenu que ses droits de souveraineté s'étendaient sans restriction quelconque sur la mer qui baigne ses Etats, même là où elle se mêle aux eaux du Rhin, et que, d'après les conférences préalables à l'acte du congrès de Vienne, le Leck seul devait être regardé comme la continuation de ce fleuve dans les Pays-Bas; tandisque Sa Majesté le Roi de Prusse, Sa Majesté le Roi de Bavière et Son Altesse Royale le Grandduc de Hesse ont soutenu que l'acte du congrès de Vienne avait apporté des restrictions à l'exercice de ces droits, pour autant qu'ils s'appliqueraient aux navires passant du Rhin dans la pleine mer et vice-versa, et que, sous la dénomination du Rhin, le dit acte avait compris tout le cours, tous les embranchemens et toutes les embouchures de ce fleuve dans les Pays-Bas, sans distinction aucune; — vues, auxquelles Sa Majesté le Roi des Français et Son Altesse Royale le Grandduc de Bade ont maintenant également

(No. 1296.) Uebereinkunft unter den Uferstaaten des Rheins und auf die Schiffahrt dieses Flusses sich beziehende Ordnung. Vom 31sten März 1831.

Zusatzartikel ad art. 16, 61. 62. 66. — C.O. v. 14 Juni 1835. — Zusatzartikel ad A. Tarif C., ad Zusatzart. II, ad B. Tarif C., ad art. 83, ad art. 35 Absatz 2. C.O. v. 4 Octbr 1837. G. S. pro 1839. pag. 68.

Da die Abfassung einer definitiven Rhein-Schiffahrts-Ordnung, nach den Bestimmungen der Wiener Kongreßakte, Schwierigkeiten in Folge der Art und Weise gefunden hat, wie von den Regierungen der Uferstaaten die allgemeinen Grundsätze dieser Akte in ihrer Anwendung auf die aus Deutschland geraden Weges durch die Niederlande in's offene Meer und umgekehrt fahrenden Schiffe verstanden worden sind; indem Se. Majestät der König der Niederlande beharrlich behaupteten, daß sich Ihre Souverainitätsrechte, ohne die mindeste Beschränkung, über das Ihre Staaten bespülende Meer selbst dahin erstrecken, wo mit demselben die Gewässer des Rheins zusammenfließen, und daß als die Fortsetzung dieses Stromes innerhalb der Niederlande nur der Leck allein, nach den der Wiener Kongreßakte vorausgegangenen Verhandlungen, angesehen werden müsse; während Seine Majestät der König von Preußen, Seine Majestät der König von Baiern und Seine Königliche Hoheit der Großherzog von Hessen beharrlich behaupteten, die Ausübung dieser Rechte, soweit solche auf die aus dem Rhein in's offene Meer und umgekehrt fahrenden Schiffe angewendet werden wollten, sey durch die Wiener Kongreßakte beschränkt worden, und unter der Benennung des Rheins habe besagte Akte den ganzen Lauf, alle Arme und alle Ausmündungen dieses Stromes innerhalb der Niederlande ohne irgend einen Unterschied begriffen; — Ansichten, welchen nun ebenfalls Seine Majestät der König der Franzosen und Seine Königliche Hoheit der Großherzog von Baden beigetre-

adhéré: les Etats riverains ont jugé à propos, de laisser intactes toutes les questions élevées sur les principes généraux de l'acte du congrès de Vienne, ayant rapport à la navigation du Rhin, ainsi que les conséquences que l'on pourrait en dériver, et de concerter les mesures et les dispositions réglementaires dont la navigation du Rhin ne peut se passer plus longtems, sur la base d'un ensemble de propositions faites et acceptées réciproquement, sous la réserve expresse toutefois, que cet accord ne portera aucun préjudice aux droits et aux principes soutenus de part et d'autre.

Dans cette vue, les hautes parties contractantes désignées ci-après ont nommé pour leurs commissaires, savoir:

Son Altesse Royale le Grandduc de Bade, le sieur JEAN LAMBERT BÜCHLER, Son conseiller de légation, chevalier de l'ordre du lion de Zähringen de Bade et de l'ordre de Ste. Anne II. classe de Russie;

Sa Majesté le Roi de Bavière, le sieur BERNARD SEBASTIEN DE NAU, Son conseiller aulique intime, chevalier de l'ordre du mérite civil de la couronne de Bavière, de l'ordre de Léopold d'Autriche et de l'ordre de Ste. Anne II, classe de Russie;

Sa Majesté le Roi des Français, le sieur HUBERT ENGELHARDT, Son commissaire;

Son Altesse Royale le Grandduc de Hesse et sur le Rhin, le sieur GEORGE CHARLES AUGUSTE VERDIER, Son conseiller de régence;

Son Altesse Sérénissime le Duc de Nassau, le sieur LOUIS DE ROESSLER,

ten sind: so haben die Uferstaaten für angemessen erachtet, alle die, über allgemeine Grundsätze der Wiener Kongreßakte in Bezug auf die Rheinschiffahrt erhobenen Streitfragen, so wie die daraus abzuleitenden Folgerungen unberührt zu lassen und auf der Grundlage eines Gesammtinbegriffes gegenseitig gemachter und angenommener Vorschläge, jedoch unter dem ausdrücklichen Vorbehalte, daß diese Verständigung den beiderseits behaupteten Rechten und Grundsätzen in keiner Art Eintrag thun solle, eine Vereinbarung über diejenigen Maaßregeln und reglementarischen Bestimmungen zu treffen, deren die Rheinschiffahrt nicht länger entbehren kann.

Zu diesem Zwecke haben die nachstehend bezeichneten hohen vertragsschließenden Theile, namentlich:

Seine Königliche Hoheit der Großherzog von Baden den Herrn Johann Lambert Büchler, Ihren Legationsrath, Ritter des Großherzoglich-Badischen Zähringer Löwenordens und des Kaiserlich-Russischen St. Annenordens 2ter Klasse;

Seine Majestät der König von Baiern, den Herrn Bernhard Sebastian von Nau, Ihren geheimen Hofrath, Ritter des Civil-Verdienstordens der Königlich-Baierischen Krone, des Kaiserlich-Oesterreichischen Leopold- und des Kaiserlich-Russischen St. Annenordens 2ter Klasse;

Seine Majestät der König der Franzosen, den Herrn Hubert Engelhardt, Ihren Kommissair;

Seine Königliche Hoheit der Großherzog von Hessen und bei Rhein, den Herrn Georg Carl August Verdier, Ihren Regierungsrath;

Seine Durchlaucht der Herzog zu Nassau, den Herrn Ludwig von

Son conseiller intime et directeur général des domaines, chevalier de l'ordre royal du lion des Pays-Bas, de l'ordre du mérite civil de la couronne de Bavière et de l'ordre de la couronne royale de Würtemberg;

Sa Majesté le Roi des Pays-Bas, le sieur Jean Bourcourd, Son conseiller d'État, chevalier de l'ordre royal des Pays-Bas;

Sa Majesté le Roi de Prusse, le sieur Henri Delius, Son Président en chef de régence, chevalier de l'ordre de l'aigle rouge II. classe de Prusse avec feuillage de chênes et commandant de l'ordre royal de France de la légion d'honneur;

lesquels, après avoir échangé leurs pouvoirs trouvés en bonne et dûe forme, sont convenus des articles suivans:

Roessler, Ihren geheimen Rath und General-Domainen-Direktor, Ritter des Königlich-Niederländischen Löwenordens, des Civil-Verdienstordens der Königlich-Baierischen Krone und des Königlich-Würtembergischen Ordens der Krone;

Seine Majestät der König der Niederlande, den Herrn Johann Bourcourd, Ihren Staatsrath, Ritter des Königlich-Niederländischen Löwenordens;

Seine Majestät der König von Preußen, den Herrn Heinrich Delius, Ihren Regierungs-Chef-Präsidenten, Ritter des Königlich-Preußischen rothen Adler-Ordens 2ter Klasse mit Eichenlaub und Kommandeur des Königlich-Französischen Ordens der Ehrenlegion;

zu Ihren bevollmächtigten Kommissarien ernannt, welche, nach Auswechselung ihrer in guter und gehöriger Form befundenen Vollmachten, über folgende Artikel übereingekommen sind:

Titre I.

De la Navigation du Rhin en général, et des arrangemens et concessions réciproques, convenus à ce sujet entre les hautes parties contractantes.

Art. 1. La navigation dans tout le cours du Rhin, du point où il devient navigable jusqu'à la mer, soit en descendant, soit en remontant, sera entièrement libre, et ne pourra, sous le rapport du commerce, être interdite à personne, en se conformant toutefois aux réglemens de police, exigés pour le maintien de la sureté générale, et aux dispositions arrêtées par le présent réglement.

Art. 2. Sa Majesté le Roi des Pays-Bas consent à ce que le Leck et l'embranchement dit le Waal, soient tous les deux considérés

Erster Titel.

Von der Schiffahrt auf dem Rhein im Allgemeinen und von den in dieser Hinsicht unter den hohen vertragschließenden Theilen gegenseitig verabredeten Anordnungen und Zugeständnissen.

Art. 1. Die Schiffahrt auf dem Rheinstrome in seinem ganzen Laufe soll von da an, wo dieser Fluß schiffbar wird, bis in die See, sowohl aufwärts als abwärts, völlig frei seyn und in Bezug auf den Handel niemanden untersagt werden können; wobei man sich jedoch nach den Polizeiworschriften, welche die Aufrechthaltung der allgemeinen Sicherheit erfordert, und nach den durch die gegenwärtige Ordnung festgesetzten Bestimmungen zu achten hat.

Art. 2. Seine Majestät der König der Niederlande erklären Sich damit einverstanden, daß als Fortsetzung des Rheins innerhalb des Königreichs der

comme la continuation du Rhin dans le royaume des Pays-Bas.

En conséquence, les dispositions du présent réglement sur la navigation du Rhin, s'appliqueront à ces deux fleuves, considérés comme sa prolongation.

Art. 3. Les navires appartenant aux sujets des Etats riverains et faisant partie de la navigation rhénane, ne seront point obligés à transborder ou à rompre charge, en passant des eaux du Rhin dans la pleine mer et vice-versa, par le royaume des Pays-Bas.

La communication avec la pleine mer, en cas de passage direct et sans rompre charge, à travers le royaume des Pays-Bas, aura lieu pour les navires dont il vient d'être parlé, aussi bien à leur sortie par le Leck ou le Waal qu'à leur entrée de la mer dans ces embranchemens, par les voies les plus fréquentées, en passant, savoir: les navires qui se serviront du Leck, devant Rotterdam et la Brielle, et ceux, qui se serviront du Waal, devant Dortrecht et Hellevoetsluis par le Hollandsdiep et le Haringvliet; le tout sous les clauses et conditions contenues au présent réglement, pour autant qu'elles y soient applicables.

Les dits navires auront aussi l'usage de telle jonction artificielle, qui pourrait être établie avec Hellevoetsluis par le canal de Voorne, sauf à acquitter dans ce dernier cas, les mêmes droits spéciaux auxquels les bâtimens nationaux des Pays-Bas seraient assujettis pour l'usage de la dite jonction.

Niederlande, der Leck und der mit dem Namen „Waal" bezeichnete Stromarm betrachtet werden.

Auf diese beiden, als Verlängerung des Rheins zu betrachtenden Flüsse, finden demnach die Bestimmungen der gegenwärtigen Rhein-Schiffahrts-Ordnung Anwendung.

Art. 3. Schiffe, die Eigenthum der Unterthanen der Uferstaaten und zur Rheinschiffahrt gehörig sind, dürfen, wenn sie durch das Königreich der Niederlande aus den Rheingewässern in die offene See und umgekehrt fahren, zu keiner Umladung oder Löschung angehalten werden.

Für die hier in Rede stehenden Schiffe, falls dieselben geraden Weges und ohne umzuladen durch das Königreich der Niederlande fahren, soll die Verbindung mit der offenen See, sowohl bei ihrer Ausfahrt durch den Leck und die Waal, als bei ihrer Einfahrt aus der See in diese Stromarme, mittelst der besuchtesten Wasserstraßen statt finden; nämlich für die Schiffe, welche sich des Leck's bedienen, Rotterdam und Briel vorbei, und für diejenigen, welche sich der Waal bedienen, Dortrecht und Helvoetsluys vorbei durch das Hollandsdiep und das Haringvliet; alles jedoch unter den in gegenwärtiger Ordnung enthaltenen Klauseln und Bedingungen, so weit solche darauf anwendbar sind.

Den besagten Schiffen soll auch die Benutzung der, mittelst des Kanals de Voorne etwa darzustellenden künstlichen Wasserverbindung mit Helvötsluys unter dem Vorbehalte freistehen, daß sie alsdann dieselben besondern Gebühren, welchen die Niederländischen National-Fahrzeuge wegen des Gebrauches der gedachten Wasserverbindung unterworfen seyn werden, dafür zu entrichten haben würden.

Si des événemens naturels ou des travaux d'art rendaient par la suite impraticable la communication directe avec la pleine mer par la Brielle ou par Hellevoetsluis, le gouvernement des Pays-Bas assignera en remplacement au commerce et à la navigation des Etats riverains du Rhin, telle autre voie aussi bonne que celle qui se trouvera être ouverte au commerce et à la navigation de ses propres sujets, en remplacement de la dite communication impraticable.

De même, si le canal de Voorne devenait impraticable et était remplacé en faveur du commerce et de la navigation des sujets des Pays-Bas sur le Rhin par une autre communication artificielle avec Hellevoetsluis, les navires appartenant aux sujets des autres Etats riverains du Rhin et faisant partie de la navigation rhénane, seront admis à jouir de cette communication, sous les mêmes charges que celles qui seront imposées à de pareils navires des Pays-Bas.

Seront considérés comme appartenant à la navigation rhénane dans le sens du présent réglement, tous les navires dont les patrons ou conducteurs seront pourvus de la patente prescrite par l'article 42. ci-après, indépendamment des pièces déterminées par l'article 27.

Art. 4. Les marchandises entrant de la pleine mer pour être transportées sur les eaux du Waal ou du Leck par Lobith en Allemagne, en France, en Suisse ou plus loin, ou venant de l'Allemagne, de la France, de la Suisse ou de plus loin, pour passer par les dites eaux à la pleine mer, en transit direct sans rompre charge, seront soumises aux formalités indiquées

Sollte durch Naturereignisse oder Kunstanlagen die direkte Verbindung mit der offenen See über Briel oder Helvötsluys in der Folge für die Schiffahrt unbrauchbar werden: so wird die Niederländische Regierung an deren Stelle dem Handel und der Schiffahrt der Rheinuferstaaten eine andere Wasserstraße anweisen, welche eben so gut ist als diejenige, die dem Handel und der Schiffahrt ihrer eigenen Unterthanen zum Ersatze für jenen unbrauchbar gewordenen Verbindungsweg eröffnet werden wird.

Ebenso soll für den Fall, wenn der Kanal de Voorne unfahrbar werden, und an dessen Stelle zu Gunsten des Handels und der Rheinschiffahrt der Niederländischen Unterthanen ein anderer künstlicher Verbindungsweg mit Helvötsluys treten sollte, den Schiffen, welche Eigenthum der Unterthanen der übrigen Rheinuferstaaten und zur Rheinschiffahrt gehörig sind, die Mitbenutzung dieses Verbindungsweges unter denselben Obliegenheiten verstattet seyn, welche den Niederländischen Schiffen gleicher Art alsdann werden aufgelegt werden.

Als zur Rheinschiffahrt im Sinne der gegenwärtigen Ordnung gehörig, sollen alle Schiffe betrachtet werden, deren Patrone oder Führer, abgesehen von den im Artikel 27. bezeichneten Papieren, mit dem im Artikel 42. vorgeschriebenen Patente versehen sind.

Art. 4. Waaren, die aus der offenen See eingehen, um durch die Gewässer der Waal oder des Leck's über Lobith nach Deutschland, Frankreich, der Schweiz oder weiter geführt zu werden, oder solche, die aus Deutschland, Frankreich, der Schweiz oder weiterher kommen und durch die fraglichen Gewässer in die offne See ausgeführt werden sollen, unterliegen zwar, wenn sie ohne Ausladung direkt transitiren,

dans l'article 39 ci-après, mais affranchies lors de leur passage par le territoire des Pays-Bas, en suivant les voies tracées par l'article précédent, de tous droits de transit, de péage ou autres de cette nature, lesquels seront remplacés par un droit fixe, montant par quintal à Treize et un quart Centièmes argent des Pays-Bas pour la remonte, et à Neuf Centièmes argent des Pays-Bas pour la descente, à l'exception des articles spécifiés dans le tableau joint sous la lettre A à la présente convention, et qui payeront un droit fixe, soit plus, soit moins élevé, ainsi que l'un et l'autre y sont déterminés. Il sera néanmoins libre à Sa Majesté le Roi des Pays-Bas, d'ajouter à ce droit fixe telle partie des droits de navigation, qu'Elle jugerait convenable de ne pas faire percevoir pour les distances de Lobith jusqu'à Krimpen ou Gorcum et vice-versa. Le droit fixe ayant été calculé sur la distance de Gorcum jusqu'à la pleine mer, en passant devant Dortrecht et Helvoetsluis par le Hollandsdiep et le Haringvliet, proportion gardée de la distance présumée entre Strasbourg et les frontières des Pays-Bas, il est convenu en outre qu'il sera susceptible d'augmentation ou de diminution, suivant le résultat du mesurage, qui sera opéré jusqu'en pleine mer et en conformité de l'article 18 suivant, et que la disposition du deuxième alinéa de l'article 19 suivant recevra également, le cas échéant, son application aux

den weiter unten im Artikel 39. angegebenen Formalitäten, sind jedoch bei ihrem Durchgange durch das Niederländische Gebiet auf den, im vorhergehenden Artikel vorgezeichneten Wasserstraßen, von allen Transito-Abgaben, Zöllen oder andern dergleichen Gebühren frei. — An die Stelle dieser letztern tritt eine festbestimmte Abgabe (droit fixe) von Dreizehn und einem Virtel Centen Niederländischen Geldes für den Zentner bei der Bergfahrt und von Neun Centen Niederländischen Geldes für den Zentner bei der Thalfahrt, mit Ausnahme derjenigen Artikel, welche in dem, der gegenwärtigen Uebereinkunft unter Litt. A. beigefügten Verzeichnisse einzeln namhaft gemacht sind, und für welche, nach den darin enthaltenen Ansätzen, eine festbestimmte Abgabe von höherem oder geringerem Betrage zu zahlen ist. Sofern es indessen Seine Majestät der König der Niederlande etwa angemessen erachten sollten, einen Theil der Schiffahrts-Abgaben für die Strecke von Lobith bis Krimpen oder Gorcum, oder umgekehrt nicht erheben zu lassen, soll es Allerhöchst-Ihnen unbenommen seyn, diesen Theil noch der gedachten festbestimmten Abgabe hinzuzusetzen. Da diese Abgabe nach der Strecke von Gorcum bis in die offne See, auf dem Wege Dortrecht und Helvötsluys vorbei, durch das Hollandsdiep und das Haringvliet, mit Beobachtung des Verhältnisses der muthmaßlichen Entfernung zwischen Straßburg und der Niederländischen Gränze berechnet worden ist: so hat man sich ferner dahin vereiniget, daß dieselbe, je nachdem das Resultat der in Gemäßheit des nachfolgenden Artikels 18. zu bewirkenden Vermessung bis in die offene See ausfallen wird, einer Vermehrung oder einer Verminderung unterliegen, und daß die im zweiten Absatze des nachfolgenden Artikels 19. enthaltene Bestimmung, eintretenden Falls, auch auf diejenigen

articles indiqués au tableau Litt. A sous le Nro. II, comme jouissant d'une diminution des droits, pour autant toutefois qu'elle n'aura pour objet ceux compris sous le Nro. I. du même tableau.

Art. 5. Sa Majesté le Roi des Pays-Bas consent en outre que les patrons ou conducteurs de navires, ayant à bord des marchandises destinées à être exportées par mer par les ports de Rotterdam, Dortrecht ou Amsterdam, mais étant dans le cas d'y rompre charge pour y déposer des marchandises en entrepôts ou les livrer à la consommation, ou bien pour y compléter leur cargaison, après avoir acquitté au bureaux établis à Lobith, à Vreeswyk, à Tiel, à Gorkum ou à Krimpen pour la perception du droit de navigation, le droit fixe mentionné dans l'article précédent, conformément aux manifestes vérifiés dont les patrons ou conducteurs doivent être porteurs et en se conformant pour les marchandises destinées à être déchargées dans les ports de mer susdits, aux dispositions de la loi générale sur la perception des droits d'entrée, de sortie et de transit en vigueur dans le royaume des Pays-Bas, puissent diriger leur course par telles eaux, rivières ou canaux qu'ils jugeront devoir suivre pour arriver à leur destination, et continuer ensuite, depuis les dits ports de mer, leur voyage jusque dans la pleine mer, sans être tenus de payer quelque supplément de droit fixe à raison de la distance plus ou moins longue qu'ils se proposeront de parcourir, et quelque soit le bras de mer par lequel ils voudront passer.

Handels-Artikel, welche in dem Verzeichnisse Litt. A. unter No. 2. schon mit niedrigeren Zollsätzen aufgeführt sind, gleichmäßig, wiewohl nur in soweit Anwendung finden soll, als nicht die, unter No. 1. des nämlichen Verzeichnisses begriffenen Handels-Artikel zum Gegenstande der fraglichen Bestimmung gemacht werden.

Art. 5. Seine Majestät der König der Niederlande ertheilen außerdem Ihre Zustimmung dazu, daß die Schiffspatrone oder Führer, welche zur Ausfuhr über See durch die Häfen von Rotterdam, Dortrecht oder Amsterdam bestimmte Waaren an Bord haben, gleichwohl aber sich in dem Falle befinden, daselbst auszuladen, um Waaren in dortigen Niederlagen zu lagern oder zum innern Verbrauche abzuliefern, oder auch um ihre Ladung zu vervollständigen, — nachdem sie bei den, zur Erhebung der Schiffahrts-Gebühr errichteten Zollstellen zu Lobith, Vreeswyk, Tiel, Gorcum oder Krimpen die, im vorhergehenden Artikel erwähnte festbestimmte Abgabe nach Maaßgabe derjenigen verifizirten Manifeste, womit jeder Schiffspatron oder Führer versehen seyn muß, entrichtet haben, und sofern sie nur hinsichtlich der zum Ausladen in den besagten Seehäfen bestimmten Waaren den Vorschriften des im Königreiche der Niederlande gültigen allgemeinen Gesetzes, in Betreff der Eingangs-, Ausgangs- und Durchgangs-Abgaben Folge leisten — nach eigenem Belieben durch jedwede, zum Orte ihrer Bestimmung führende Gewässer, Flüsse oder Kanäle ihre Fahrt nehmen, und demnächst auch ihre Reise von den benannten Seehäfen bis in die offene See — gleichviel, durch welchen Arm des Meeres sie fahren wollen — fortsetzen dürfen, ohne wegen der mehr oder minder langen Strecken, welche sie dabei zu befahren gesonnen sind, zur Zahlung irgend einer Ergänzungsgebühr angehalten werden zu können.

En quittant la voie directe indiquée par l'article 3, les dits patrons ou conducteurs seront seulement assujettis aux formalités de douanes prescrites par la législation génerale des Pays-Bas pour empêcher la fraude, et au payement des mêmes droits de péage, d'écluses, de ponts etc. etc. qui sont acquittés par les navires des Pays-Bas.

Les mêmes dispositions sont applicables aux patrons ou conducteurs de navires appartenant aux sujets des Etats riverains et faisant partie de la navigation rhénane, qui, venant de la mer, sont chargés de marchandises destinées pour le Rhin en transit par une des villes de Rotterdam, Dortrecht ou Amsterdam et qui y rompront charge, soit afin d'y déposer des marchandises en entrepôt ou en livrer à la consommation, soit pour y compléter leur cargaison, et qui voudront ensuite gagner le Rhin pour se rendre à leur destination; et ce, tant par rapport au droit fixe, que pour ce qui concerne la navigation des eaux, rivières et canaux des Pays-Bas.

Art. 6. Il est de même accordé franchise des droits ordinaires de transit pour toutes les marchandises, qui, venant du Rhin pour sortir par mer ou entrant de la mer pour être transportées par le Rhin vers l'Allemagne, la France, la Suisse ou vers une destination plus lointaine, sont destinées pour les ports de Rotterdam, Dortrecht ou Amsterdam, afin d'y être déposées plus ou moins longtems aux entrepôts des douanes établis dans les dits ports.

Les droits de transit seront dans ce cas remplacés par le droit fixe, déterminé par l'article 4. et par le

Die besagten Schiffspatrone oder Führer sollen, wenn sie die im Artikel 3. angegebene gerade Wasserstraße verlassen, lediglich nur den, durch die allgemeine Niederländische Gesetzgebung zur Verhinderung von Unterschleifen vorgeschriebenen, Zollformalitäten und der Zahlung derjenigen Wasser-Wegegelder, Schleusen- und Brückengelder 2c., welche die Niederländischen Schiffer entrichten, unterworfen werden.

Die nämlichen Bestimmungen, sowohl hinsichtlich der festbestimmten Abgabe, als in Betreff der Befahrung Niederländischer Gewässer, Flüsse und Kanäle, finden auf Patrone oder Führer solcher, den Unterthanen der Uferstaaten zustehender und zur Rheinschiffahrt gehöriger Schiffe Anwendung, welche, von der See kommend, Waaren geladen haben, die zur Durchfuhr nach dem Rhein, eine der Städte Rotterdam, Dortrecht oder Amsterdam vorbei, bestimmt sind und daselbst ausladen, sey es, um dort Waaren in Niederlagen zu lagern oder solche zum innern Verbrauche abzuliefern, oder sey es auch, um ihre Ladung zu vervollständigen, und demnächst, um sich an den Ort ihrer Bestimmung zu begeben, nach dem Rhein fahren wollen.

Art. 6. Ebenso wird für alle, Rheinabwärts über See auszuführende, oder von der See her auf dem Rhein nach Deutschland, Frankreich, der Schweiz oder einer weiteren Bestimmung einzuführende Waaren, wenn sie für die Häfen von Rotterdam, Dortrecht oder Amsterdam bestimmt sind, um in den in besagten Häfen errichteten Zoll-Niederlagen auf längere oder kürzere Zeit gelagert zu werden, Befreiung von den gewöhnlichen Transito-Gebühren zugestanden. In diesem Falle tritt die, durch Artikel 4. und den ihm beigefügten Tarif festbestimmte Abgabe an die Stelle der Transito-Gebühren, gleichviel welcher unter den oben benannten Han-

tarif qui y est joint, quelque soit le lieu de l'entrepôt que l'on aurait choisi parmi ceux dénommés ci-dessus, sauf les formalités des douanes prescrites par la législation générale des Pays-Bas comme garantie contre la fraude, ou par les réglemens locaux sur la police des ports et le payement des droits ordinaires de péages, écluses, ponts etc. sur les rivières, eaux et canaux, qui ne font point partie des voies directes du Rhin indiquées par l'article 3.

Les marchandises entreposées ainsi qu'il vient d'être dit, comme appartenant au commerce du Rhin des sujets des États riverains, ne payeront pour tout droit de magasin, de quai, de grue et de balance, pour autant que l'on fasse usage de ces établissemens, que les quotités indiquées comme maximum dans l'article 69. suivant.

Art. 7. Pour profiter de l'affranchissement des droits ordinaires de transit aux entrepôts des Pays-Bas mentionnés dans l'article précédent, les marchandises venant de l'Allemagne, de la France, de la Suisse ou de plus loin, doivent y être apportées par des navires appartenant à la navigation rhénane, et dans ce cas, elles n'acquitteront en remplacement de tout autre droit de douanes, le droit fixe déterminée à l'article 4., qu'au moment, où elles sont déclarées pour être exportées par mer, sans distinction du pavillon sous lequel elles seront chargées.

Par contre les marchandises venant de la pleine mer, apportées par des bâtimens n'importe de quelle nation, et déchargées aux ports des Pays-Bas, n'acquitteront le droit fixe, en remplacement de ceux d'entrée,

delsplätzen auch zum Orte der Niederlage gewählt werden mag; jedoch mit Vorbehalt der, durch die allgemeine Niederländische Gesetzgebung als Schutzwehr gegen Unterschleife vorgeschriebenen Zoll-Formalitäten, der Lokal-Verordnungen über Hafenpolizei und der Zahlung der gewöhnlichen Wasser-Wegegelder, Schleusen- und Brückengelder auf Flüssen, Gewässern und Kanälen, die nicht zu den im Artikel 3. bezeichneten direkten Rheinstraßen gehören.

Die auf die oben besagte Weise in Niederlagen zu lagernden Waaren zahlen, als zum Rheinhandel der Unterthanen von Uferstaaten gehörig, an Magazin-, Bohlwerks-, Krahn- und Wagegebühren, sofern dabei von dergleichen Anlagen Gebrauch gemacht wird, überhaupt nur die, im nachfolgenden Artikel 69. als Maximum angegebenen Beträge.

Art. 7. Um bei den im vorhergehenden Artikel erwähnten Niederländischen Niederlagen die Vortheile der Befreiung von den gewöhnlichen Transito-Gebühren zu genießen, müssen die aus Deutschland, Frankreich, der Schweiz oder weiterher kommenden Waaren auf Schiffen, die der Rheinschiffahrt angehören, hingebracht worden seyn, in welchem Falle sie, ohne Unterschied der Flagge, unter welcher sie weiter verladen werden, anstatt jeder andern Zollgebühr, die im Artikel 4. festbestimmte Abgabe in dem Augenblick erst zu entrichten haben, wenn sie zur Ausfuhr über See deklarirt worden sind.

Waaren hingegen, die von der offenen See kommen — gleichviel welcher Nation das Fahrzeug, worauf sie gebracht werden, angehören mag — sollen nach ihrer Ausladung in Niederländischen Häfen die festbestimmte Abgabe, anstatt der Ein-

de sortie ou de transit, auxquels une autre destination pourrait donner lieu, qu'au moment où elles sont déclarées pour l'exportation vers l'Allemagne, la France, la Suisse ou vers une destination plus lointaine par le Rhin, et chargées à cet effet à bord d'un bâtiment faisant partie de la navigation rhénane et appartenant à un sujet des États riverains.

Dans l'un comme dans l'autre cas, les dites marchandises ne seront assujetties au payement du droit de navigation ordinaire du Rhin, dont il sera question dans les titres suivans, que jusqu'au bureau le plus proche de l'endroit où elles quitteront ce fleuve, ou bien depuis le bureau le plus proche de l'endroit où elles y entreront.

Art. 8. Par les articles précédens, il n'est dérogé en rien au droit de tonnage maritime, ni aux frais de fanal, de pilotage et autres de cette nature, que tout bâtiment de mer est tenu d'acquitter à l'entrée ou à la sortie par mer dans les Pays-Bas, et dont la perception se règle d'après la législation ordinaire de ce pays, en observant toutefois la disposition de l'article 12. suivant.

Art. 9. En réciprocité des stipulations favorables contenues aux articles précédens, les hauts Gouvernemens des États riverains s'engagent à étendre, en faveur des navires des Pays-Bas, l'exemption générale du droit de transit, déjà convenu par l'acte du congrès de Vienne pour tout le cours du Rhin, aux transports par eau des marchandises qui, en quittant le Rhin, entreront dans les rivières, canaux ou autres communications intérieures navigables, pour traverser

gangs-, Ausgangs- oder Durchgangs-Abgaben, wozu eine andere Bestimmung derselben etwa Veranlassung geben könnte, alsdann erst zu entrichten haben, wenn sie zur Ausfuhr auf dem Rhein nach Deutschland, Frankreich, der Schweiz oder einer weiteren Bestimmung deklarirt und zu diesem Ende an Bord eines zur Rheinschifffahrt gehörigen und einem Unterthan der Uferstaaten zustehenden Fahrzeuges verladen worden sind.

In dem einen wie in dem andern Falle sind die fraglichen Waaren nur bis zu der dem Orte, wo sie den Rhein verlassen, oder auch von der dem Orte, wo sie in diesen Strom einlaufen, am nächsten belegenen Zollstelle an, der Zahlung der gewöhnlichen Rheinschiffahrtsgebühr unterworfen, wovon in den folgenden Titeln die Rede seyn wird.

Art. 8. Den See-Tonnen-Geldern, so wie den Leuchtthurms-Geldern, Lootsen-Geldern und andern dergleichen Abgaben, die jedes Seeschiff beim Eingange und Ausgange über See in den Niederlanden zu entrichten hat und deren Erhebung sich nach der dortigen gewöhnlichen Landes-Gesetzgebung richtet, geschieht durch die vorstehenden Artikel in keiner Art Eintrag, wobei jedoch die Bestimmung des nachfolgenden Artikels 12. zu beobachten ist.

Art. 9. Die hohen Regierungen der Uferstaaten machen sich zur Erwiederung der ihnen günstigen, in den vorstehenden Artikeln enthaltenen Stipulationen dazu verbindlich, die bereits durch die Wiener Congreß-Akte für den ganzen Lauf des Rheins verabredete allgemeine Befreiung von Transito-Gebühr zu Gunsten der Niederländischen Schiffe auf den Wasser-Transport solcher Waaren auszudehnen, welche den Rhein verlassen und in Flüsse, Kanäle oder andere schiffbare Verbindungswege des Inlandes einlaufen, um sodann durch die gedachten

ensuite les dits États riverains, pour autant que cela pourra se faire, sans échanger le transport par eau contre un transport par terre.

Ce dernier cas arrivant, les marchandises seront soumises au régime de la législation ordinaire des Gouvernemens respectifs. — Les bateliers quittant le Rhin pour se servir des communications intérieures navigables des États riverains, seront assujettis, dans tous les cas, aux formalités qui y sont en vigueur pour le transit, afin d'empêcher la fraude, ainsi qu'au payement des droits de péages, ponts, écluses etc., qui y sont établis, et ce sur le même pied que le sont de pareils bâtimens des États riverains respectifs.

Art. 10. Les hauts Gouvernemens des autres États riverains s'engagent aussi de leur côté à déclarer ports libres pour le commerce sur le Rhin, chacun une ou plusieurs villes situées sur les bords du Rhin, savoir:

le Gouvernement de Prusse, Cologne et Düsseldorf, en se déclarant prêt à augmenter encore dans la suite le nombre des ports francs prussiens, si le besoin ou les circonstances le requièrent;
celui de Nassau, Bieberich et Oberlahnstein;
celui de Hesse, Mayence;
celui de Bade, Mannheim;
celui de Bavière, Spire;
celui de France, Strasbourg (voy. Art. 11.);
sauf la faculté pour tous les Gouvernemens d'augmenter le nombre des ports francs selon leurs convenances respectives;

de telle manière, que les marchandises apportées par les bâtimeus des Pays-

Staaten zu transitiren, in so weit letzteres ohne Vertauschung des Wasser-Transportes mit einem Land-Transporte geschehen kann.

Wo dieser Fall einer Vertauschung des Wasser-Transportes mit einem Land-Transporte eintritt, unterliegen die Waaren den Anordnungen der gewöhnlichen Gesetzgebung jener resp. Regierungen. — Die Schiffer, welche den Rhein verlassen, um sich schiffbarer Verbindungswege im Innern der Uferstaaten zu bedienen, haben sich in allen Fällen den daselbst zur Verhinderung von Unterschleifen hinsichtlich des Transits bestehenden Formalitäten, so wie der Zahlung der daselbst angeordneten Wasser-Wegegelder, Brücken- und Schleusengelder u. s. w. und zwar auf demselben Fuße, wie ähnliche Fahrzeuge der resp. Uferstaaten, zu unterwerfen.

Art. 10. Die hohen Regierungen der übrigen Uferstaaten machen sich auch ihrerseits dazu anheischig, daß jede von ihnen eine oder mehrere Städte längs des Rheinufers zu Freihäfen für den Rheinhandel erklären werde, namentlich:

die Preußische Regierung, die Städte Cöln und Düsseldorf, indem sie sich zugleich bereit erklärt, die Zahl der Preußischen Freihäfen in der Folge, wenn das Bedürfniß oder die Umstände es erfordern sollten, noch zu vermehren;
die Nassauische Regierung, Bieberich und Oberlahnstein;
die Hessische Regierung, Mainz;
die Badensche Regierung, Mannheim;
die Bayerische Regierung, Speier;
die Französische Regierung, Straßburg (s. Art. 11);
sämmtliche Regierungen unter dem Vorbehalte, die Zahl ihrer Freihäfen nach Gutfinden zu vermehren,

solchergestalt, daß die aus dem Königreiche der Niederlande kommenden oder zum

Bas, ou par tous autres appartenant aux sujets des États riverains, venant du dit Royaume ou destinées à y être transportées, puissent y être entreposées pour un tems plus ou moins long, et ensuite être expédiées en transit plus loin sur le Rhin, ou sur les autres communications intérieures navigables indiquées par l'article 9., traversant les États riverains à destination de l'intérieur de l'Allemagne ou de la Suisse, sans être assujetties, ni dans l'un ni dans l'autre cas, au payement d'aucun droit d'entrée et de sortie ou de transit, sauf à acquitter, lors de l'entrepôt, les droits de magasin, de quai, de grue ou de balance généralement établis dans les ports francs dont il s'agit, mais qui ne pourront, dans aucun cas, excéder ceux fixés par l'article 69. du présent réglement.

Il est au surplus entendu que les marchandises, qui, dans les cas prévus ci-dessus, quitteront la voie du Rhin indiquée par l'art. 3., ou les rivières confluentes assujetties à un régime semblable à celui établi sur le dit fleuve, pour transiter par d'autres voies navigables à travers les États riverains, pourront être soumises aux formalités prescrites par la législation en vigueur dans les dits États pour le contrôle et la surveillance des droits de douanes, ainsi qu'au payement des droits de péage, barrière, pont, écluse et autres de ce genre, mais sans que les bâtimens des Pays-Bas, ou les marchandises qui en viennent ou qui y vont, puissent être traités d'une manière moins favorable que les bâtimens ou les marchandises des États riverains qu'ils traversent.

Transporte dahin bestimmten Waaren, welche auf Niederländischen oder auf allen andern den Unterthanen der Rheinuferstaaten gehörigen Schiffen nach jenen Freihäfen gebracht werden, auf längere oder kürzere Zeit daselbst in Niederlagen gelagert, und demnächst zum ferneren Transitiren auf dem Rhein oder auf den andern im Artikel 9. bezeichneten inneren schiffbaren Verbindungswegen, mit der Bestimmung nach dem Innern von Deutschland oder nach der Schweiz, durch die Gebiete der Uferstaaten weiter befördert werden können, ohne in einem dieser beiden Fälle irgend einer Eingangs-, Ausgangs- und Durchgangsgebühr unterworfen zu seyn; jedoch mit dem Vorbehalte, zur Zeit ihrer Lagerung die in den betreffenden Freihäfen allgemein festgesetzten Magazin-, Bohlwerks-, Krahn- oder Wagegebühren entrichten zu müssen, welche aber in keinem Falle die durch den Artikel 69. der gegenwärtigen Ordnung fixirten Sätze übersteigen dürfen.

Uebrigens versteht es sich, daß Waaren, welche in den oben vorgesehenen Fällen die im Artikel 3. bezeichnete Rheinstraße oder die mit dem Rhein zusammenfließenden und einer ähnlichen Verwaltungs-Ordnung wie dieser Strom unterworfenen Flüsse verlassen, um auf anderen schiffbaren Wasserwegen durch die Uferstaaten zu transitiren, den durch die bestehende Gesetzgebung in besagten Staaten zur Controllirung und Beaufsichtigung der Zoll- und Steuergebühren vorgeschriebenen Formalitäten, so wie der Zahlung von Wasser-Wegegeldern, Barriere-, Brücken-, Schleusengeldern und anderen Abgaben dieser Art unterliegen können, ohne daß jedoch die Niederländischen Schiffe oder die Waaren, welche aus den Niederlanden kommen oder dahin gehen, auf eine weniger vortheilhafte Art, als die Schiffe oder Waaren derjenigen Uferstaaten, durch deren Gebiet sie passiren, behandelt werden dürften.

Art. 11. Les Gouvernemens des États riverains du Mein, du Neckar, et d'autres rivières, qui se jettent dans le Rhin, seront admis à jouir pour leurs marchandises de la même immunité dans les ports francs des Pays-Bas et dans ceux à établir sur le Rhin, que celle accordée par les articles précédens, du moment qu'ils auront établi dans leurs territoires respectifs et sur les bords des dites rivières, de pareils ports francs sous les stipulations mentionnées dans l'article précédent.

Le Gouvernement de France ne pouvant adhérer purement et simplement aux trois articles qui précèdent, s'en réfère, quant à l'exécution qu'ils recevront sur son territoire, à la déclaration insérée à ce sujet dans le protocole joint au présent réglement, laquelle aura la même force et vigueur, que si elle y était textuellement insérée.

Art. 12. En réciprocité de l'affranchissement de tout droit de transit (ou fixe) des marchandises appartenant au commerce du Rhin des Pays-Bas, et transportées par des voies navigables à travers les États riverains venant de l'Allemagne, de la France, de la Suisse ou de plus loin, ou y allant, S. M. le Roi des Pays-Bas accorde en outre aux bâtimens des États riverains du Rhin, appartenant à la navigation de ce fleuve, l'assimilation de leur pavillon à celui des Pays-Bas sous le rapport du droit de tonnage, de pilotage, de fanaux et d'autres de cette nature, lorsque les dits bâtimens sont destinés en même tems à la navigation maritime.

Il suffira pour en jouir, que les patrons ou conducteurs des navires

Art. 11. Den Regierungen der Uferstaaten des Main's, des Neckar's und anderer in den Rhein fallenden Flüsse soll für ihre Waaren in den Niederländischen, so wie in den am Rhein zu errichtenden Freihäfen der Genuß derselben Vorrechte, wie solche in den vorstehenden Artikeln bewilligt sind, von dem Zeitpunkte an verstattet seyn, wo sie in ihren respektiven Gebieten und an den Ufern besagter Flüsse ähnliche Freihäfen unter den im vorstehenden Artikel erwähnten Stipulationen errichtet haben werden.

Da die französische Regierung den vorhergehenden drei Artikeln nicht unbedingt beitreten kann: so bezieht sich dieselbe hinsichtlich der Ausführung, welche auf ihrem Gebiet statt finden wird, auf die in dem Protokolle, welches diesem Reglement beigefügt ist, enthaltene Erklärung, indem solche die nämliche Kraft und Wirkung haben soll, als wenn sie wörtlich in den Vertrag aufgenommen wäre.

Art. 12. Als Gegenleistung dafür, daß die dem Niederländischen Rheinhandel angehörigen, aus Deutschland, Frankreich, der Schweiz oder weiterher kommenden oder dahin gehenden Waaren, welche auf schiffbaren Wasserwegen durch die Uferstaaten geführt werden, von aller Transito- oder sonst festbestimmten Abgabe befreiet sind, gewähren Seine Majestät der König der Niederlande ferner noch den zum Rheinhandel gehörigen Schiffen der Rheinuferstaaten, wenn dieselben zugleich für die Seefahrt bestimmt sind, Gleichstellung ihrer Flagge mit der Niederländischen Flagge in Bezug auf Tonnengelder, Lootsen-, Leuchtthurm- und andere dergleichen Gebühren.

Um den Vortheil dieser Gleichstellung zu genießen, haben die Schiffspatrone und

représentent aux employés chargés dans les ports des Pays-Bas de la perception des dits droits, la patente qui leur a été délivrée en leur qualité de bateliers du Rhin conformément à l'art. 42. ci-après.

Art. 13. En cas d'entrée pour cause de relâche forcée, ou pour hiverner, et de déchargement partiel ou total pour cause de force majeure, dans un des ports des Pays-Bas, les bâtimens appartenant à la navigation du Rhin et aux sujets des États riverains, jouiront de toute la protection et de tous les avantages, qui sont assurés par la législation sur les douanes en vigueur dans le dit Royaume, aux bâtimens de toutes les autres nations, en se soumettant aux mesures de précaution contre la fraude, prescrites par la même législation.

Il est expressement entendu, que le séjour des bâtimens du Rhin dans les ports maritimes des Pays-Bas, pour les causes exprimées dans le présent article, ne donnera lieu de ce chef à la demande d'aucun droit d'entrée, de sortie ou de transit.

La même disposition est applicable, lorsqu'en cas de plombage ou d'apposition de scellés aux écoutilles ou endroits servant de dépôt de marchandises, conformément à l'art. 4. ci-dessus, les patrons ou conducteurs des bâtimens traversant le territoire des Pays-Bas depuis Krimpen ou Gorcum jusqu'a la pleine mer ou vice-versa, sont obligés par manque d'eau, ou par suite d'autres circonstances extraordinaires, d'alléger ou de transborder quelques marchandises sans

Führer nichts weiter zu thun, als den mit Erhebung besagter Gebühren beauftragten Beamten in den Niederländischen Häfen das ihnen in ihrer Eigenschaft als Rhein-Schiffer, dem nachstehenden Artikel 42. gemäß ausgestellte Patent vorzuzeigen.

Art. 13. Ereignet sich der Fall, daß Schiffe, welche der Rheinschiffahrt angehörig und Eigenthum der Unterthanen der Uferstaaten sind, wegen eintretenden Bedürfnisses einer Unterbrechung ihrer Fahrt oder des Ueberwinterns halber, in einem Niederländischen Hafen einzulaufen und daselbst durch höhere Gewalt theilweise oder gänzlich auszuladen genöthigt sind: so sollen sie alles des Schutzes und aller der Vortheile zu genießen haben, welche durch die im fraglichen Königreiche bestehende Zollgesetzgebung den Schiffen aller anderen Nationen zugesichert sind, wobei sie sich jedoch den durch dieselbe Gesetzgebung gegen den Unterschleif vorgeschriebenen Vorsichtsmaßregeln unterziehen müssen.

Es wird hierbei ausdrücklich bevorwortet, daß der Aufenthalt von Rhein-Schiffen in Niederländischen Seehäfen, wenn solcher durch die in gegenwärtigem Artikel ausgedrückten Ursachen herbeigeführt wird, zu keinem hieraus abzuleitenden Anspruche auf Eingangs-, Ausgangs- oder Durchgangs-Abgaben irgend einer Art Veranlassung geben soll.

Diese nämliche Bestimmung kommt auch alsdann zur Anwendung, wenn bei einer dem obigen Artikel 4. gemäß statt findenden Verbleiung oder Versiegelung der Luken oder der zur Waaren-Niederlage dienenden Räume, die Patrone oder Führer von Schiffen, welche von Krimpen oder Gorcum bis in die offene See oder umgekehrt durch das Niederländische Gebiet passiren, wegen Wassermangels oder anderer außerordentlicher Umstände halber zu lichten oder einige Waaren überzuladen genöthiget sind, ohne daß sie in irgend

entrer dans quelque port, pourvû qu'ils se soient adressés préalablement aux employés des douanes les plus voisins, sauf les cas d'absence ou de détresse prévus dans les articles 38. et 39. suivans, pour faire lever les plombs ou scellés, et qu'ils se soumettent aux mesures ultérieures que ceux-ci jugeront nécessaires, pour prévenir l'importation clandestine d'une partie de la cargaison, et pourvû que les marchandises ainsi allégées soient rechargées ensuite dans les mêmes bâtimens qui les auront apportées, avant d'avoir atteint le dernier bureau de perception du droit de navigation ou de droit fixe.

Titre II.

Des droits de navigation et des moyens d'en assurer la perception.

Art. 14. Tout individu exerçant la navigation sur le Rhin, depuis l'endroit où il devient navigable jusqu'à Krimpen ou Gorcum, y compris le Leck et le Waal, et réciproquement, sera tenu de payer sous le titre de droit de navigation;

1) Un droit de reconnaissance pour chaque embarcation du port de cinquante quintaux et au-dessus;
2) Un droit sur le chargement à raison du poids des marchandises.

Art. 15. La perception du droit de reconnaissance et de celui sur le chargement sera faite aux bureaux ci-après désignés, savoir:

a) pour la descente:
à Brisac, près de Strasbourg au grand pont du Rhin, Neubourg, Mannheim, Mayence, Caub, Coblence, Andernach, Linz, Cologne, Düsseldorf, Ruhrort, Wesel, Lobith, Vreeswyk et Tiel;

einen Hafen einlaufen; nur müssen sie sich vorher — abgesehen von den in den nachfolgenden Artikeln 38. und 39. angegebenen Abwesenheits- oder besondern Nothfällen — an die nächsten Zollbeamten gewendet haben, um die Bleie oder Siegel abnehmen zu lassen; auch müssen sie sich den weitern Vorkehrungen, welche von den letzteren zur Verhütung heimlicher Einschwärzung eines Theils der Ladung für nöthig gehalten werden, unterziehen; die solchergestalt abgeladenen Waaren aber müssen demnächst, bevor sie an die letzte zur Erhebung der Rheinschiffahrtszölle oder der festbestimmten Abgabe bestehende Zollstelle gelangen, wieder auf dieselben Schiffe verladen werden, welche sie gebracht haben.

Zweiter Titel.

Von den Rheinschiffahrts-Abgaben und den Mitteln, sich von der gehörigen Entrichtung derselben zu versichern.

Art. 14. Wer auf dem Rhein, von da, wo derselbe schiffbar wird, bis nach Krimpen oder Gorcum, mit Inbegriff des Leck's und der Waal, und umgekehrt, Schiffahrt treibt, hat unter dem Titel von Schiffahrtsabgaben:

1) eine Schiffsgebühr für jedes Schiff, dessen Ladungsfähigkeit auf Fünfzig Zentner und höher steigt;
2) einen Zoll von der Ladung nach ihrem Zentnergewicht zu zahlen.

Art. 15. Zur Erhebung der Schiffs-Gebühr und des Zolles von der Ladung sind folgende Zollstellen bestimmt:

a) für die Fahrt abwärts:
Breisach, bei Straßburg an der großen Rheinbrücke, Neuburg, Mannheim, Mainz, Caub, Coblenz, Andernach, Linz, Cöln, Düsseldorf, Ruhrort, Wesel, Lobith, Vreeswyck und Tiel;

b) pour la remonte:
à Gorcum, Tiel, Krimpen, Vreeswyk, Emmerich, Wesel, Ruhrort, Düsseldorf, Cologne, Linz, Andernach, Coblence, Caub, Mayence, Mannheim, Neubourg, près de Strasbourg au grand pont du Rhin et Brisac.

Art. 16. Le droit de reconnaissance, dont la quotité est réglée par le tarif ci-joint sous la lettre B, et le droit de navigation, par quintal de chargement et à raison des distances, tel qu'il est réglé provisoirement par le tarif ci-joint sous la lettre C, seront perçus à chaque bureau de perception pour toute embarcation qui y passera ou qui en partira, et ce pour chaque bureau en particulier.

Toutefois, les hautes parties contractantes se réservent de faire examiner, lors de la réunion de leurs commissaires prévue par le présent réglement, s'il y a lieu de modifier encore en tout ou en partie, les taux des droits de navigation et de reconnaissance, établis par les susdits tarifs.

Art. 17. Le droit de reconnaissance sera perçu d'après le certificat de jaugeage dont le patron ou conducteur sera porteur, et chaque État riverain prendra les mesures nécessaires pour que ce jaugeage soit opéré d'après une échelle graduée de décimètre en décimètre, d'après la méthode entre actuellement en vigueur sur le Rhin Strasbourg et la frontière des Pays-Bas, sauf les changemens que la commission centrale pourra trouver convenable d'y apporter.

Art. 18. Le droit de navigation, tel qu'il est indiqué au tarif Litt. C, n'avant été déterminé que d'après les renseignemens plus ou moins exacts

b) für die Fahrt aufwärts:
Gorcum, Tiel, Krimpen, Vreeswyck, Emmerich, Wesel, Ruhrort, Düsseldorf, Cöln, Linz, Andernach, Coblenz, Caub, Mainz, Mannheim, Neuburg, bei Straßburg an der großen Rheinbrücke, und Breisach.

Art. 16. An jeder hiernach zur Erhebung befugten Zollstelle, welcher ein Schiff vorbei oder von welcher es abfährt, ist die in dem Tarif unter B. bestimmte Schiffsgebühr und für den Zentner Ladung, nach den Entfernungen berechnet, der in der Anlage C. provisorisch ausgeworfene Zoll, für jede Zollstelle besonders zu entrichten.

Die hohen Kontrahenten behalten sich jedenfalls vor, in der durch das gegenwärtige Reglement vorgesehenen Jahres-Versammlung ihrer Kommissarien weiter prüfen zu lassen, ob die tarifirten Sätze der Ladungs- und Schiffsgebühren im Ganzen oder im Einzelnen noch zu ermäßigen sind.

Art. 17. Die Schiffsgebühr wird auf den Grund eines Aichungs-Manifestes erhoben, welches der Schiffspatron oder Führer bei sich haben muß, und jeder Uferstaat hat die nöthigen Maaßregeln zu treffen, damit diese Aichung in Gemäßheit der gegenwärtig am Rhein zwischen Straßburg und der Niederländischen Grenze üblichen Methode mit einem, nach dem Dezimal-System in Grade abgetheilten Maaßstocke geschehe; jedoch unbeschadet der Abänderungen, welche die Zentral-Kommission hierbei eintreten zu lassen angemessen finden könnte.

Art. 18. Da die Festsetzung des im Tarif C. ausgeworfenen Zolles nur auf den, aus vorhandenen Stromkarten entnommenen, mehr oder weniger genauen Angaben be-

puisés dans les cartes existantes, il sera procédé ultérieurement, dans l'année à dater de la ratification du présent réglement, à un mesurage du fleuve dans toute sa longueur jusqu'à Krimpen et Gorcum, et le tarif sera ensuite arrêté définitivement d'après le résultat du dit mesurage, de manière que la totalité des droits n'excède pas la quotité déterminée par le 3. des articles séparés joints à l'acte du Congrès de Vienne et relatifs à la navigation du Rhin, et que la distance depuis Lobith jusqu'à Gorcum servira également de base pour le montant du droit de navigation depuis Lobith jusqu'à Krimpen et vice-versa, et qu'il sera perçu le même droit pour les deux distances.

A cette fin, la Commission centrale déléguera un expert, et lui fera prêter serment dans l'intérêt commun de tous les Etats riverains, et elle lui confiera la direction de tout le mesurage.

Il sera libre à chaque Etat riverain en particulier, d'adjoindre à ses frais à ce délegué général un commissaire spécial, à l'effet de faire contrôler ses opérations.

S'il y avait divergence d'opinion entre le délégué général et un commissaire spécial, la Commission centrale en décidera.

D'ailleurs les rectifications de la ligne de direction du fleuve, par lesquelles l'étendue de son cours sera réduite, ne motiveront pas une diminution du tarif; pourvû toutefois que de pareilles rectifications, qui sont incontestablement d'un intérêt général, ne seront entreprises que d'un commun accord avec les autres Etats riverains.

ruhet: so soll im ersten Jahre nach der Ratifikation der gegenwärtigen Ordnung fernerweitig zu einer Vermessung des Stromes in seiner ganzen Länge bis Krimpen und Gorcum geschritten und der Tarif demnächst nach dem Resultat dieser Vermessung dergestalt definitiv festgestellet werden, daß der Gesammtbetrag der Gebühren nicht das Verhältniß übersteige, welches sich im 3ten Artikel des Anhanges von der Rheinschiffahrt zur Wiener Kongreß-Akte festgesetzt findet, und daß die Entfernung von Lobith bis Gorcum gleichmäßig zur Basis für den Betrag des Zolles von Lobith bis Krimpen und umgekehrt dienen, und für beide Strecken der nämliche Zoll erhoben werden soll.

Die Zentral-Kommission wird zu diesem Ende einen Sachverständigen abordnen, denselben im gemeinschaftlichen Interesse aller Uferstaaten eidlich verpflichten und ihm die obere Leitung des ganzen Vermessungsgeschäftes übertragen.

Jedem einzelnen Uferstaate für sich soll es freistehen, diesem Gesammt-Abgeordneten zum Behufe der Kontrollirung seines Verfahrens einen Spezial-Kommissarius auf eigene Kosten beizugeben.

Entsteht zwischen dem Gesammt-Abgeordneten und dem Spezial-Kommissarius eine Meinungsverschiedenheit: so ist von der Zentral-Kommission darüber zu entscheiden.

Die durch vorgenommene Stromkorrektionen bewirkte Abkürzung des Laufes soll übrigens keine Minderung des Tarifs begründen; wohlverstanden jedoch, daß dergleichen Rektifikationen, welche unbestreitbar von allgemeinem Interesse sind, nur in Uebereinstimmung mit den übrigen Uferstaaten unternommen werden.

Art. 19. La totalité du droit de navigation, tel qu'il est réglé provisoirement par le tarif Litt. C, sera diminuée pour les articles indiqués dans les additions au dit tarif.

Si l'experience démontrait la nécessité d'étendre à d'autres objets cette diminution de droits, ou qu'il fut reconnu convenable de faire subir des changemens aux droits sur les objets actuellement déjà moins imposés, la Commission centrale, dans ses réunions annuelles, fera à cette fin des propositions qui seront soumises à l'examen des Etats riverains, pour, en cas d'approbation, être comprises au tarif comme articles additionnels.

Art. 20. Les tarifs seront affichés dans les bureaux de perception.

Art. 21. Par le quintal l'on entendra le poids de cinquante kilogrammes, poids de France, ou de cinquante livres, poids des Pays-Bas. La perception des droits de navigation sera faite d'après ce poids et ses subdivisions.

A cette fin, tous les bureaux et ports de chargement et de déchargement, qui seront désignés par les Gouvernemens respectifs, seront pourvus de poids français ou des Pays-Bas bien ajustés.

Le tableau des poids dressé dans le tems par l'ancienne direction générale de l'octroi, en exécution des articles 104 et 105 de la convention de 1804, pour les objets non susceptibles d'être pésés, continuera d'être suivi pour la réduction au poids, sauf les changemens que la Commission centrale pourra trouver nécessaire d'y apporter par la suite.

Art. 19. Der in dem Tarif C. provisorisch festgesetzte ganze Zoll soll für die in den Zusätzen dieses Tarifs benannten Artikel ermäßigt werden.

Sollte es sich zeigen, daß auch andere Gegenstände diese Ermäßigung des Zollsatzes nothwendig erfordern, oder daß es zweckmäßig sey, an den Zollsätzen der gegenwärtig schon geringer belasteten Gegenstände Veränderungen vorzunehmen; so wird die Zentral-Kommission bei ihren jährlichen Zusammenkünften deshalb ihre Vorschläge machen, welche alsdann von den Staaten, die im Besitze der Hoheit über das Strombett des Rheins sind, geprüft, und in so fern ihre Ansichten damit übereinstimmen, in einem Zusatze zu dem Tarif aufgenommen werden sollen.

Art. 20. Die Tarife werden in den Zollstellen öffentlich angeschlagen.

Art. 21. Unter dem Zentner wird das Gewicht von Fünfzig Kilogrammen Französischen Gewichtes oder Fünfzig Pfund Niederländischen Gewichtes verstanden. Die Erhebung der Rheinschifffahrtsabgaben soll nach diesem Gewichte und seinen Unterabtheilungen geschehen.

Zu diesem Ende soll auf allen von den respectiven Regierungen zu bestimmenden Zollstellen, auch Ein- und Ausladehäfen, richtiges Französisches oder Niederländisches Gewicht vorhanden seyn.

Bei Gegenständen, die nicht gewogen werden können, soll die Feststellung ihres Verhältnisses zum Gewichte auch fernerhin nach der, zu diesem Behufe von der ehemaligen General-Octroi-Direktion in Gemäßheit der Artikel 104. und 105. der Konvention vom Jahre 1804. angefertigten Gewichtstabelle geschehen; jedoch mit Vorbehalt der Abänderungen, welche die Zentral-Kommission in der Folge dabei eintreten zu lassen nöthig finden dürfte.

Art. 22. Les payemens se feront dans tous les bureaux, sans distinction des territoires où ils se trouvent établis, au choix du patron ou conducteur, soit en monnaie d'or et d'argent du pays où le payement doit avoir lieu, soit en pareille monnaie de France, à l'exclusion cependant de toutes pièces autres, que celles de 40, 20, 5, 2, 1 et ½ francs, d'après la loi du 28. Mars 1803. Les monnaies françaises inférieures au demi franc seront toutefois admises par les bureaux allemands, mais seulement pour solde des fractions au-dessous de 50 centimes.

La proportion du cours et des espèces de monnaies de chaque Etat avec le franc, sera fixée d'une manière légale par chaque Gouvernement pour l'étendue de sa domination.

Les tableaux particuliers, ou bien un tableau général des reductions, seront affichés dans tous les bureaux, afin de mettre les patrons ou conducteurs à même d'en prendre connaissance.

Ils seront en outre communiqués par les différens Gouvernemens à la Commission centrale de Mayence.

Art. 23. Les droits de navigation, tels qu'ils sont réglés par le tarif Litt. C, seront à quelques exceptions près y indiquées, perçus d'avance à chaque bureau y désigné, pour la distance à parcourir d'un bureau à l'autre, soit que l'embarcation parcoure ou non cette distance, ou que la totalité ou une partie du chargement soit débarquée plutôt.

Il est néanmoins fait exception à cette règle, par rapport aux bâtimens qui, après avoir passé un bureau de perception, quitteront le

Art. 22. Die Zahlung geschieht auf allen Zollstellen, ohne Unterschied der Gebiete, wozu sie gehören, nach der Wahl des Schiffspatrons oder Führers entweder in Gold- oder Silbermünze des Landes, wo sie zu leisten ist, oder in Französischer Gold- oder Silbermünze, jedoch nur in 40-, 20-, 5-, 2-, 1 oder ½ Frankenstücken nach dem Gesetze vom 28sten März 1803. Die Französischen Münzen unter einem halben Franc sollen zwar bei den deutschen Erhebungsämtern angenommen werden, jedenfalls nur um Zahlungen in Bruchtheilen unter 50 Centimen zu berichtigen.

Das Verhältniß des Courses und der inländischen Münzsorten zum Franken wird von jedem Landesherrn für sein Gebiet gesetzlich festgestellet.

Die danach angefertigten besonderen Tabellen oder auch eine General-Valvationstabelle werden an jeder Zollstelle in der Amtsstube offen ausgehängt, damit jeder Schiffspatron oder Führer solche einsehen kann.

Außerdem werden sie von den verschiedenen Regierungen auch der Centralkommission zu Mainz mitgetheilt.

Art 23. Der Schiffspatron oder Führer muß bei jeder Zollstelle den Rheinzoll, so wie der Tarif C. ihn bestimmt, bis auf die darin angegebenen Ausnahmen, im Voraus für die folgende Flußstrecke bis zur nächsten Zollstelle auch in dem Falle zahlen, wenn er seine Fahrt nicht bis zum Endpunkte dieser Strecke fortsetzen oder auf dem Wege ganz oder zum Theil ausladen will.

Eine Ausnahme von dieser Regel findet jedoch hinsichtlich derjenigen Fahrzeuge statt, welche den Strom, nachdem sie bei einer an demselben belegenen Zollstelle

fleuve sur lequel il est situé, pour entrer dans une rivière confluente dont l'embouchure se trouve entre ce bureau et celui suivant.

Dans ce cas, le droit de navigation ne sera dû qu'à raison de la distance à parcourir depuis le bureau dont il s'agit, jusqu'à l'embouchure de la rivière confluente.

Les additions nécessaires à cet effet au tarif ci-joint sous la lettre C, seront proposées par la Commission centrale aux Etats riverains.

Il sera libre à chaque Gouvernement, qui possède plusieurs bureaux de perception, de diminuer les droits de navigation à percevoir dans un ou plusieurs de ces bureaux, sur les navires destinés à traverser entièrement son territoire sans rompre charge, et d'augmenter, au besoin, les droits à payer à d'autres bureaux de ce même territoire sur les chargemens des dits navires, pourvû que dans ce cas la totalité des droits à percevoir dans l'étendue du dit territoire, ne surpasse pas ceux, auxquels les navires ou leurs chargemens auraient dû être soumis, si aucune exception à la règle générale n'eut eu lieu.

Art. 24. Si le chargement se fait dans un endroit où il n'y a point de bureau, il ne sera perçu jusqu'au prochain bureau, ni droit de reconnaissance, ni droit de navigation; le tarif détermine les exceptions de cette règle.

Art. 25. Là où un même bureau s'étend sur deux ou plusieurs États riverains, ceux-ci répartiront entre la recette d'après l'étendue de leurs possessions respectives sur les rives.

vorübergefahren sind, verlassen und in einen Nebenfluß desselben einlaufen, dessen Ausmündung zwischen dieser und der folgenden Zollstelle liegt.

In diesem Falle richtet sich die Verpflichtung zur Zahlung des Zolles nach dem Verhältnisse der Flußstrecke, die der Schiffer von der betreffenden Zollstelle bis zur Mündung des Nebenflusses zurücklegen will.

Die Centralkommission hat den Uferstaaten die zu diesem Ende nöthigen Zusätze zum Tarif C. in Vorschlag zu bringen.

Es soll jeder Regierung, die mehrere Zollstellen hat, freistehen, bei Schiffen, welche ohne auszuladen durch ihr ganzes Stromgebiet passiren, die davon zu erhebenden Rheinzölle an einer oder mehreren dieser Zollstellen zu ermäßigen und, nach Bedürfniß, die von den Ladungen der nämlichen Schiffe zu entrichtenden Abgaben an anderen Zollstellen des nämlichen Gebietes zu erhöhen; es versteht sich jedoch, daß in diesem Falle das Ganze der in der ganzen Ausdehnung des besagten Gebietes zu erhebenden Abgaben den Betrag derjenigen Abgaben nicht übersteigen darf, denen jene Schiffe oder ihre Ladungen, wenn keine Ausnahme von der allgemeinen Regel statt fände, unterworfen seyn würden.

Art. 24. Wer seine Ladungen an einem Orte empfängt, wo keine Zollstelle ist, hat bis zur nächsten Zollstelle weder Schiffsgebühr, noch Rheinzoll zu zahlen. Die Ausnahmen ergiebt der Tarif.

Art. 25. Wo ein und dasselbe Erhebungsamt zweien oder mehreren Uferstaaten angehöret, werden diese die Einnahme nach Verhältniß der Längen-Ausdehnung ihrer resp. Uferbesitzungen untereinander vertheilen.

Art. 26. Il sera libre aux États riverains, sur le territoire desquels se trouvent plusieurs bureaux de perception pour leur compte particulier, d'en supprimer du nombre de ceux qui sont établis pour des distances où ils exercent seuls la souveraineté sur le lit de la rivière, en faisant percevoir au bureau le plus proche de la frontiére, la totalité des droits de navigation qui leur étaient dûs jusqu'alors aux bureaux supprimés, sans que toutefois il puisse y avoir lieu d'exiger des patrons ou conducteurs, qui déchargeront la totalité ou une partie de leurs cargaisons dans l'étendue des bureaux conservés, des droits plus forts sur les objets déchargés, que ceux qu'ils auraient eu à payer, si les bureaux supprimés avaient encore existé. Il sera donné connaissance des suppressions de bureaux, dont il s'agit, à la Commission centrale, ou, en son absence, à l'Inspecteur en chef.

Art. 27. Tout patron ou conducteur est tenu, avant de prendre charge, ou au moins avant de partir du lieu de son chargement, de se faire délivrer une lettre de voiture ou connaissement, constatant la nature et la quantité des marchandises, avec désignation de la personne à qui l'expédition en est faite.

Il sera tenu de donner à tous les bureaux sur la route connaissance de son chargement, par la représentation des lettres de voiture et d'un manifeste.

Ce manifeste sera en tous points conforme au modèle joint au présent réglement sous la lettre D., et il sera accompagné des pièces justificatives y mentionnées.

Art. 26. Es soll einem Staate, der mehrere Zollstellen hat, auf derjenigen Strecke, wo er allein die Hoheit über das Strombett des Rheins ausübt, freistehen, die bisherigen Rheinzollstellen im Innern aufzuheben und die gesammten Rheinschiffahrts-Abgaben, welche früher an den aufgehobenen Stellen erhoben worden, an seiner ersten Zollstelle zunächst der Grenze zu erheben. Die Schiffspatrone oder Führer, die nicht blos durchfahren, sondern ihre Ladung ganz oder theilweise innerhalb der bleibenden Zollstellen absetzen, sollen aber an solchen Abgaben an der ersten Rheinzollstelle des Staats mehr nicht von den Gütern, welche sie auszuladen haben, entrichten, als sie bei dem Fortbestehen der aufgehobenen Zollstellen davon bezahlt haben würden. Dergleichen Aufhebungen einzelner Zollstellen werden der Zentral-Kommission oder, in Abwesenheit derselben, dem Ober-Aufseher der Rheinschiffahrt angezeigt.

Art. 27. Ein Schiffspatron oder Führer soll nicht eher eine Waare einladen, oder wenigstens nicht eher von dem Ladungsplatze abfahren, als bis er darüber einen Frachtbrief oder Connaissement erhalten hat, woraus die Gattung, die Menge und der Empfänger der Waare ersichtlich ist.

Die Ladung ist er jedem Zollamte, welches er berührt, durch Vorlegung der Frachtbriefe und des Manifestes nachzuweisen verpflichtet.

Dieses Manifest soll in allen Punkten nach dem unter D. anliegenden Schema angefertiget und von den darin erwähnten Belägen begleitet seyn.

Il sera écrit par le patron ou conducteur lui-même, ou par toute autre personne pour lui, à l'exception toute fois des employés du port ou des droits de navigation; il sera signé par le patron ou conducteur.

Le dit patron ou conducteur est responsable du contenu du manifeste, soit qu'il l'ait fait lui-même ou qu'il l'ait fait faire par un autre.

Les chargemens ou déchargemens partiels, qui pourraient avoir lieu en route, seront également annotés sur le manifeste et certifiés, s'il y a lieu, comme le manifeste principal.

Le manifeste, dont il s'agit, sera remis par le patron ou conducteur au lieu du déchargement du bâtiment, et immédiatement après ce déchargement, aux employés des droits de navigation, qui y sont placés ou envoyés par le receveur du bureau des dits droits le plus prochain.

A défaut par le patron ou conducteur de produire, y étant requis, son manifeste et les pièces justificatives exigées en dûe forme, il ne pourra profiter des avantages que lui assure le présent réglement.

Art. 28. Il sera libre aux employés, que le souverain aurait institués à cet effet sur les lieux de chargement, de s'assurer par une vérification, lors de ce chargement, ou après qu'il a été opéré, de l'exactitude des manifestes sous le rapport de la nature et de la quantité des marchandises.

Ils viseront le manifeste pour autant, que la vérification en a été faite.

Si le chargement a lieu dans un endroit où il n'y a point d'établissement propre a une pareille vérifi-

Es wird von dem Schiffspatron oder Führer selbst, oder für denselben von einem Andern, der jedoch kein Rheinschiffahrts- oder Hafenbeamter seyn darf, gefertiget und von dem Schiffspatron oder Führer gezeichnet.

Für den Inhalt des Manifestes bleibt der Schiffspatron oder Führer verantwortlich, mag er es selbst abgefaßt oder sich dazu fremder Hülfe bedient haben.

Wenn ein Theil der Ladung erst unterwegs zu derselben hinzukommt oder durch Ausladung davon abgeht: so muß auch dieses auf dem Manifeste vermerkt und nöthigenfalls wie das Hauptmanifest bescheinigt werden.

Der Schiffspatron oder Führer hat das in Rede stehende Manifest da, wo die Ausladung des Schiffes erfolgt, und unmittelbar nach dieser Ausladung, an die daselbst angestellten oder von dem Einnehmer des nächstgelegenen Zollamtes dahin gesandten Rhein-Zollbeamten abzugeben.

Ein Schiffspatron oder Führer, welcher sein Manifest und die erforderlichen dazu gehörigen Beläge auf desfallsiges Verlangen nicht in vorgeschriebener Form vorzeigt, hat keinen Antheil an den ihm durch gegenwärtige Ordnung zugesicherten Begünstigungen.

Art. 28. An dem Orte der Einladung können die Beamten, welche dazu vom Staate bestellt seyn möchten, sich bei der Einladung selbst, oder nachdem solche geschehen ist, durch eine Untersuchung überzeugen, daß die Waaren nach Gattung und Menge mit dem Manifeste übereinstimmen.

Soweit ihrerseits eine Untersuchung statt gefunden hatte, attestiren sie das Manifest.

Wird einem Schiffspatron oder Führer an einem Orte Ladung einzunehmen verstattet, an welchem die zu vorbemerkter

cation, le patron ou conducteur pourra être obligé de s'y soumettre au bureau le plus prochain.

Ce droit est indépendant de celui qu'ont les employés des droits de navigation de tout autre bureau, de visiter les embarcations pour en reconnaître le chargement chaque fois qu'il y aura des soupçons sur l'exactitude des manifestes.

Les employés des droits de navigation, embarqués sur un bateau ou canot portant le pavillon des susdits droits, pourront également exiger la représentation du manifeste de tout patron ou conducteur d'embarcation, en quelque endroit du Rhin qu'il soit rencontré. Le principal employé, embarqué au canot, visera alors le dit manifeste ainsi que les déclarations additionnelles qui pourront s'y trouver, et veillera à ce qu'il n'y soit laissé ni blanc, ni intervalle, ni lacune; il fera mention dans ce visa, de l'endroit du fleuve, du jour et de l'heure où il aura apposé le dit visa. Les visa, dont il vient d'être parlé, ne donneront lieu à aucuns frais.

Art. 29. Les conducteurs de trains de bois représenteront un manifeste indiquant le nombre et le volume total des arbres, calculé en mètres cubes. Le contrôle en sera fait par les employés des droits de navigation, conformément aux instructions et à la table de réduction actuellement en vigueur à cet effet sur le Rhin entre Strasbourg et la frontière des Pays-Bas.

Art. 30. Les droits de navigation légalement perçus, conformément au manifeste produit à cet effet au bureau de perception, ne seront pas

Prüfung erforderlichen Anstalten nicht vorhanden sind: so kann er an der nächsten Rheinzollstelle angehalten werden, die Ladung einer Untersuchung zu unterwerfen.

Die Rheinzollbeamten anderer Zollstellen haben überdies die Befugniß, bei obwaltendem Verdachte, daß die Ladung nicht so beschaffen sey, wie das Manifest es enthält, sich, so weit es nöthig ist, durch die Besichtigung von der Ladung Kenntniß zu verschaffen.

Auf gleiche Weise können Rheinzoll-Beamte, die sich am Bord eines Bootes oder Nachens mit der Flagge besagter Rheinzollverwaltung befinden, von jedem Schiffspatron oder Führer — wo sie ihm auf dem Strome begegnen mögen — die Vorzeigung seines Manifestes fordern. Der oberste Rheinzollbeamte am Bord eines solchen Fahrzeuges attestirt alsdann das fragliche Manifest, so wie die etwa darin befindlichen nachträglichen Deklarationen und hält darauf, daß nichts darin in blanco, auch daß kein Zwischenraum, noch irgend eine Lücke darin gelassen bleibe; in dem Atteste bemerkt er die örtliche Stelle des Stromes, den Tag und die Stunde, wo dasselbe von ihm ausgestellt wird. — Die hier in Rede stehenden Atteste werden ganz kostenfrei ausgestellt.

Art. 29. Der Führer eines Flosses ist gehalten, ein Manifest vorzulegen, worin die Summe der Stämme und ihr kubischer Inhalt im Ganzen nach Kubikmetern angezeigt wird. Die Rheinzollbeamten kontrolliren diese Angaben in Gemäßheit ihrer Instruktionen und nach der zu diesem Behufe am Rhein zwischen Straßburg und der Niederländischen Gränze üblichen Reduktionstabelle.

Art. 30. Rheinschiffahrts-Abgaben, die auf den Grund des bei der betreffenden Erhebungsstelle zu diesem Ende vorgezeigten Manifestes gesetzlich erhoben

R

restitués lors même que le patron ou conducteur, en continuant son voyage, aurait souffert une avarie extraordinaire.

Art. 31. Il n'y aura pas lieu d'éxiger de nouveaux droits sur les embarcations qui, après avoir acquitté les dits droits lors de leur passage à un bureau, seraient forcées par l'orage, les glaces, ou par tout autre accident, d'y retourner avec le même chargement, ou même de rebrousser chemin plus loin.

Art. 32. Aucune exemption des droits de navigation ne sera admise, quelles que soient la nature et la destination des chargemens, et à quelques personnes qu'ils puissent appartenir.

Il sera néanmoins libre à tout État riverain individuellement, ou de concert avec tel État voisin qui participe au produit des droits, d'établir des diminutions ou exemptions des droits, soit par forme de mesure générale pour certains objets sans distinction de personnes, soit même par forme d'exemption en faveur de certains bâtimens appartenant à ses propres sujets, ou d'une personne désignée et dans des cas particuliers, pourvû que ces diminutions ou exemptions ne soient accordées, que pour le territoire qui appartient exclusivement, soit à cet État, soit aux États voisins intéressés, à moins que les autres États riverains n'y donnent leur adhésion.

Art. 33. Cependant les États riverains ne pourront rehausser le dit tarif en aucune manière, pas même indirectement, en prescrivant l'usage du papier timbré, ou en établissant d'autres droits de ce genre.

worden sind, werden in keinem Falle zurück gegeben, wenn auch der Schiffspatron oder Führer bei Fortsetzung seiner Reise einen außerordentlichen Verlust erlitten haben sollte.

Art. 31. Schiffe, welche bei einer Rheinzollstelle die Abgaben entrichtet und von dort aus ihre Reise fortgesetzt haben, nachher aber durch Sturm, Eis oder andere Zufälle genöthigt worden sind, mit derselben Ladung an eben diese Zollstelle oder dieselbe vorbei noch weiter zurückzukehren, können nicht angehalten werden, auf derselben Stelle nochmals die besagten Abgaben zu zahlen.

Art. 32. Von der Zahlung der auf die Rheinschiffahrt gelegten Abgaben findet eine Befreiung nicht statt. Weder die Gegenstände der Ladung und deren Bestimmung, noch die Person des Eigenthümers, begründen hier eine Ausnahme.

Jedem einzelnen Uferstaate bleibt es indessen unbenommen, für sich allein, oder wenn ein benachbarter Staat an der Einnahme Theil nimmt, mit dessen Zustimmung, Ermäßigungen der Rhein-Zollabgaben, oder Befreiungen davon, nicht nur für gewisse Gegenstände ohne Unterschied der Personen durch allgemeine Verordnungen, sondern auch in einzelnen Fällen zum Vortheile gewisser, seinen Unterthanen angehöriger Fahrzeuge oder einer bestimmten Person zu ertheilen; wobei es sich von selbst versteht, daß dergleichen Ermäßigungen oder Befreiungen nur für das ausschließliche Gebiet des Staates, welcher sie gewährt, oder des mitbetheiligten Nachbarstaates gültig sind, wenn nicht auch die anderen Uferstaaten ihre Zustimmung dazu geben.

Art. 33. Von einzelnen Uferstaaten kann jedoch der Tarif niemals, wäre es auch nur durch Nebenabgaben, z. B. durch Stempelgebühr u. s. w. erhöhet werden.

Ils ne pourront également, sans l'assentiment de tous les États riverains, augmenter le nombre des bureaux, ni en changer le lieu, sauf les exceptions portées aux articles 23. et 26. ci-dessus.

Art. 34. Les droits de navigation du Rhin ne pourront jamais être affermés, soit en masse, soit partiellement; la perception en sera faite dans chaque État riverain pour son compte et par ses employés.

Les Gouvernemens co-riverains s'obligent réciproquement à placer dans leurs bureaux de perception, un nombre d'employés suffisant, pour que le service ne soit jamais en souffrance, et que les patrons ou conducteurs n'éprouvent point de retard dans leurs expéditions.

Art. 35. Dans les lieux où il existe un bureau des droits de navigation, le patron ou conducteur ne pourra ni charger, ni décharger, avant d'en avoir obtenu la permission des employés des droits de navigation, auxquels les Gouvernemens respectifs enjoindront expressément de n'occasionner aucun retard au patron ou conducteur.

En cas de contravention de la part du patron ou conducteur, il sera tenu de payer le double droit des marchandises qu'il aura chargées ou déchargées, en les mettant à terre, ou en les transférant à bord d'un autre bâtiment, le tout sans préjudice des autres peines portées par les lois du pays où la contravention aurait eu lieu, contre ceux qui se permettraient des débarquemens prématurés ou clandestins.

Les formalités à observer dans d'autres endroits, soit pour l'atterage,

Eben so wenig ist es gestattet, ohne Zustimmung aller Rheinstaaten, die Zahl der Zollstellen zu vermehren oder — die Artikel 23. und 26. erwähnten Fälle ausgenommen — anderswohin zu verlegen.

Art. 34. Die Rheinschiffahrts-Abgaben sollen niemals weder ganz noch theilweise verpachtet, sondern von jedem Rheinstaate für eigene Rechnung durch Beamte erhoben werden.

Die betheiligten Regierungen der Rheinstaaten verpflichten sich gegenseitig, an ihren respektiven Zollstellen so viele Beamten zu halten, daß in dem Dienste daselbst kein Stillstand, und bei Abfertigung des Schiffspatrons oder Führers, kein Aufenthalt für dieselben eintreten könne.

Art. 35. An Orten, wo eine Zollstelle ist, dürfen Schiffspatrone oder Führer nicht ein- oder ausladen, bis sie hierzu von dem Rhein-Zollbeamten die Erlaubniß erhalten haben; den Rhein-Zollbeamten aber ist von ihren respektiven Landesherrschaften ausdrücklich zur Pflicht zu machen, daß sie den Schiffspatronen oder Führern keinen Aufenthalt verursachen.

Im Uebertretungsfalle hat der Schiffspatron oder Führer den doppelten Betrag des Rheinzolles von den früher ein- oder ausgeladenen und an's Ufer gelegten, oder an Bord eines andern Schiffes gebrachten Gütern zu zahlen; vorbehaltlich der übrigen Strafen, welche die Abgabengesetze des Landes, wo dieser Vorschrift zuwider gehandelt worden ist, gegen voreilige oder heimliche Ausladungen verhängt haben mögen.

cf. [illegible] v. 26 Januar 1809 wegen Anwendung der Zusatzes zum 2ten a linea des art. 35 der Rheinschiffahrtsconvention v. 31 März 1831 auf die [illegible] Gewässer. G.S. pag. 67.
cf pag 73. der G.S. pro 1831.

Was an anderen Orten bei dem Anlanden sowohl als dem Ein- und Ausladen

soit pour les embarquemens et débarquemens, sont réglées par les lois de chaque pays.

Titre III.

De l'application à la navigation du Rhin des lois sur les douanes des États riverains.

Art. 36. Les patrons ou conducteurs d'embarcations, munis de manifestes en bonne et dûe forme, ne pourront être arrêtés en route sous prétexte d'impôts de l'État à percevoir, ou de recherches à faire à cette fin sur les chargemens, si ce n'est à un des bureaux de perception établis par le présent réglement, ou dans les cas prévus par l'article 41. suivant.

Art. 37. Le transit direct sur le Rhin, du point où il devient navigable jusqu'à la mer et réciproquement, sera libre pour toutes les marchandises sans distinction, et sans avoir égard à ce que les lois sur les douanes des États riverains pourraient avoir ordonné, relativement à l'importation ou à l'exportation, et sans qu'elles puissent être assujetties pendant leur transport sur tout le cours du Rhin ci-dessus indiqué, à aucun autre droit, qu'à ceux fixés par le présent réglement.

Il n'y aura donc lieu à l'application des lois sur les impôts de chaque pays que dans le cas où il s'agirait, ou de marchandises dont la destination en arrivant dans ce pays serait d'y être déchargées, ou de marchandises qui y seraient embarquées pour l'exportation, ou enfin de celles qui seraient débarquées et mises sur le quai, ou rechargées à bord d'un autre bâtiment, sauf les dispositions relatives aux ports francs établis par le présent

zu beobachten ist, bestimmen die Abgabengesetze jedes Gebiets.

Dritter Titel.

Von der Anwendung der in jedem Uferstaate geltenden Steuergesetze bei der Rheinschiffahrt.

Art. 36. Ein Schiff, das auf die vorgeschriebene Weise mit einem, in gehöriger und vorschriftsmäßiger Form ausgestellten Manifeste versehen ist, soll unter dem Vorwande, daß es nöthig sey, dessen Ladung zu untersuchen, wegen eines öffentlichen Steuer-Interesse auf seiner Fahrt anderswo, als an einer Rheinzoll-Stelle oder in den, unter Artikel 41. gedachten Fällen, nicht aufgehalten werden.

Art. 37. Auf dem Rheinstrome, von da, wo er schiffbar wird, bis in's Meer, und umgekehrt, ist ohne Rücksicht auf das, was in einzelnen Staaten bei der Ein- und Ausfuhr vorgeschrieben seyn mag, die Durchfuhr aller Waaren ohne Ausnahme erlaubt, und bei ihrem Transporte auf dem ganzen eben bezeichneten Rheinlaufe nur den, in der gegenwärtigen Ordnung festgestellten Abgaben unterworfen.

Die Steuergesetze des Landes treten demnach nur ein, wenn Waaren mit der Bestimmung ankommen, im Lande ausgeladen zu werden; wenn Waaren von dem Lande zur Ausfuhr an Bord gebracht, aus dem Schiffe an's Ufer gelegt, oder aus einem Schiffe in ein anderes geladen werden; jedoch bleibt es in Beziehung hierauf bei den, hinsichtlich der Freihäfen, in der gegenwärtigen Ordnung festgestellten Bestimmungen; auch dürfen bei eintretenden außerordentlichen Beschädigun-

réglement, et sans préjudice aux allégemens ordinaires pour cause d'avarie ou de gros tems, ou qui pourraient être temporairement nécessaires en quelques endroits du fleuve, eu égard à l'état moins favorable de son lit pour la navigation, lorsque ces allégemens se font en pleine rivière sans toucher aux rivages, et sous la surveillance des employés des douanes, et en leur absence ou à leur défaut, sous celle de l'autorité locale la plus voisine.

Cependant les marchandises importées ou exportées sur le Rhin ne pourront en aucun cas être assujetties à des droits plus forts, que celles de même nature importées ou exportées par terre.

Art. 38. Chaque État riverain aura le droit de déterminer à son gré les ports et les lieux d'atterage où il sera exclusivement permis de prendre charge et de décharger.

Néanmoins lorsqu'un patron ou conducteur, pour cause d'orage ou d'autres accidens, sera empêché de continuer sa route, il lui sera permis de mettre son embarcation et son chargement en tout autre lieu de sûreté, pourvû que cela se fasse sous la surveillance des employés des douanes, et en leur absence ou à leur défaut, sous celle de l'autorité locale.

Le patron ou conducteur en reprenant les marchandises pour continuer sa route, ne sera sujet à aucun droit d'entrée, ni de sortie, ou de transit.

Lorqu'en pareille circonstance, le patron ou conducteur arrivera dans un endroit où il n'y a point d'employés des douanes, il devra de suite donner connaissance de son

gen des Schiffes, oder bei stürmischer Witterung, oder wenn es an gewissen Stellen des Stromes wegen einer der Schiffahrt ungünstigen örtlichen Beschaffenheit des Strombettes für den Augenblick nöthig werden sollte, die gewöhnlichen Ausladungen zur Erleichterung des Schiffes, aber auf offenem Strome, vom Ufer entfernt, und unter Aufsicht von Steuer-Beamten, oder wo dieselben abwesend sind oder fehlen, unter Aufsicht der nächsten Ortsbehörde statt finden.

In keinem Falle dürfen aber die Güter, welche auf dem Rhein eingeführt oder ausgeführt werden, mit einer größeren Ein- oder Ausfuhrabgabe belegt werden, als Güter derselben Gattung, die man zu Lande ein- oder ausführt.

Art. 38. Auf jedem Gebiete bestimmt die Regierung nach ihrem eigenen Gutfinden die Häfen oder Landungsplätze, wo es gestattet seyn soll, einzuladen oder auszuladen.

Wird indessen der Schiffspatron oder Führer durch Sturm oder andere Zufälle an der Fortsetzung seiner Reise verhindert, so ist ihm auch an anderen Orten, wo ihm ein solcher Unfall begegnet, erlaubt, Schiff und Ladung unter Aufsicht der Steuer-Beamten, oder wenn deren keine zugegen sind, unter Aufsicht der Lokalobrigkeit in Sicherheit zu bringen.

Nimmt er nachher die Güter wieder ein, um seine Reise fortzusetzen, so hat er davon keine Ein- oder Ausfuhrzölle, noch Durchfuhrabgaben zu entrichten.

Wer unter solchen Umständen an einem Orte landet, wo keine Steuerbeamten sind, muß der Ortsobrigkeit von seiner Ankunft unverzüglich Anzeige machen und dafür sorgen, daß der Zwang, der ihn zum An-

arrivée à l'autorité locale, faire ses diligences, afin de constater, d'une manière légale, la force majeure qui l'a obligé à relâcher, et en faire dresser proces-verbal.

Les employés des douanes au poste le plus voisin du même territoire en seront de suite avertis, et pourront prendre des mesures ultérieures pour surveiller eux-mêmes le chargement.

Si, pour ne pas exposer les marchandises à de nouveaux accidens, on juge à propos de décharger le bâtiment, le patron ou conducteur sera tenu de se soumettre à toutes les mesures légales tendant à prévenir l'importation clandestine d'une partie de sa cargaison.

Les mesures, que le patron ou conducteur aurait prises de son chef, sans en avoir préalablement averti les employés, ou en leur absence ou à leur défaut, l'autorité locale, et sans attendre leur intervention, ne seront excusables, qu'autant qu'il prouvera d'une manière incontestable, que le salut du bâtiment ou de la cargaison en a dépendu.

Art. 39. Pour profiter de la liberté du transit accordée par le premier alinéa de l'art. 37 ci-dessus, les patrons ou conducteurs d'embarcations destinées à parcourir, sans prendre un nouveau chargement, ni en délivrer une partie, des distances où la souveraineté sur le fleuve appartient avec ses deux rives à un seul et même Gouvernement, ne seront, au moment où ils entreront dans une telle partie du fleuve, tenus à d'autres formalités par rapport aux douanes, qu'à faire apposer des plombs ou cachets aux écoutilles, ou aux

landen bestimmt hat, glaubhaft festgestellet und eine Verhandlung darüber aufgenommen werde.

Die Steuerbeamten, welche an dem zunächst gelegenen Orte desselben Gebiets angestellt sind, werden hiervon alsbald benachrichtiget und diese können die Ladung unter Aufsicht nehmen.

Wird, um die Waaren keiner weiteren Gefahr auszusetzen, das Schiff ausgeladen: so hat der Schiffspatron oder Führer sich jeder gesetzlichen Maaßregel zur Verhinderung, daß kein Theil seiner Ladung heimlich eingeführt werde, zu unterwerfen.

Eigenmächtige Vorkehrungen, welche der Schiffspatron oder Führer unternimmt, ohne die Steuerbeamten, oder in ihrer Abwesenheit oder Ermangelung die Ortsobrigkeit vorher davon benachrichtiget und ihre Dazwischenkunft abgewartet zu haben, sind nur dann zu entschuldigen, wenn der Schiffspatron oder Führer klar beweiset, daß die Rettung des Schiffes oder der Ladung davon abhing.

Art. 39. Wenn ein Schiffspatron oder Führer, ohne ab- und zuzuladen, mit seiner Ladung in einen Theil des Rheins eintritt, in welchem die Hoheit über den Rheinstrom und beide Ufer ungetheilt von einem Landesherrn ausgeübt wird: so ist er für die im ersten Absatze des obigen Artikels 37. bewilligte Transito-Freiheit, in Beziehung auf die das Steuerwesen betreffenden Formalitäten, nur dazu verpflichtet, die Luken oder die sonstigen Waarenräume, verbleien oder versiegeln zu lassen, oder nach Ermessen der Lokalbehörde,

endroits servant de dépôt de marchandises, ou à recevoir à bord des gardiens, toutes les fois que l'autorité locale jugera convenable d'en mettre, afin d'empêcher la fraude, ou enfin à se soumettre à ces deux formalités ensemble.

Lorqu'en cas de plombage ou d'apposition de scellés aux écoutilles ou endroits servant de dépôt de marchandises, les patrons ou conducteurs des bâtimens sont obligés par manque d'eau, ou par suite d'autres circonstances extraordinaires, d'alléger ou de transborder quelques marchandises, pour être rechargées ensuite dans les mêmes bâtimens, ils devront s'adresser aux employés des douanes les plus voisins, pour faire lever les plombs ou scellés, et se soumettre aux mesures ultérieures que ceux-ci jugeront nécessaires, pour prévenir l'importation clandestine d'une partie de la cargaison.

Le service des dits gardiens se bornera à la surveillance des bâtimens et des cargaisons ou des plombs et cachets, dans le but indiqué.

Les patrons ou conducteurs des bâtimens sont tenus de faire participer ces gardiens à la nourriture de l'équipage, et de leur fournir le feu et la lumière nécessaires, mais il est défendu aux gardiens d'exiger en outre à ce titre et sous aucun prétexte, aucune retribution quelconque du patron ou conducteur, et même d'en accepter l'offre.

Les dispositions qui précèdent, pourront être rendues également applicables à des parties du fleuve, dont les rives opposées appartiennent à différens Gouvernemens, lorsque ceux-ci se seront entendus sur un régime commun de douanes.

zur Verhinderung des Schleichhandels, Begleiter an Bord zu nehmen, oder sich auch beiden Formalitäten zugleich zu unterwerfen.

Wenn bei statt findender Verbleiung oder Versiegelung der Luken oder der sonstigen Waarenräume, Schiffspatrone oder Führer, wegen Wassermangels oder anderer außerordentlicher Umstände halber, zu lichten oder einige Waaren überzuladen genöthiget sind, welche nachher sofort wieder in die nämlichen Fahrzeuge verladen werden sollen: so haben sie sich an die nächsten Steuerbeamten zu wenden, um die Bleie oder Siegel abnehmen zu lassen, auch sich den weiteren Vorkehrungen, welche von den gedachten Beamten zur Verhütung heimlicher Einschwärzung eines Theils der Waaren für nöthig erachtet werden, zu unterziehen.

Die Begleiter haben kein anderes Recht, als Schiff und Ladung, oder Bleie und Siegel, zu dem angegebenen Zwecke zu bewachen.

Den Schiffspatronen oder Führern liegt es ob, jene Begleiter an der Kost der Schiffsmannschaft Theil nehmen zu lassen, und ihnen das nöthige Feuer und Licht zu gewähren; außerdem aber dürfen die Begleiter dafür, unter keinem Vorwande, einige Vergütung von dem Schiffspatron oder Führer fordern, noch solche annehmen.

Auch in denjenigen Theilen des Stromes, wo die einander gegenüber liegenden Ufer verschiedenen Landesherren angehören, können die vorstehenden Bestimmungen gleichmäßige Anwendbarkeit erhalten, wenn sich die betreffenden Landesherrschaften über ein gemeinschaftliches Steuersystem geeiniget haben.

Art. 40. Les patrons ou conducteurs d'embarcations, à bord desquelles se trouvent des marchandises destinées à être déchargées sur un des territoires qu'ils touchent dans leur route, seront, pour autant que la loi l'exige, tenus de faire la déclaration exacte de leurs chargemens, aux employés des douanes présens au premier bureau des droits de navigation de cet État.

Ces employés pourront vérifier le chargement, et faire payer les droits auxquels les marchandises sont assujetties par la loi du pays, en cas de déchargement ou d'importation.

Il en sera de même, si le patron ou conducteur a chargé sur le territoire d'un État riverain des marchandises destinées à être exportées, mais en ce cas, la déclaration en sera faite aux employés des douanes présens au dernier bureau des droits de navigation, avant de sortir de ce territoire par le Rhin, ou si les lois du pays le permettent, à ceux du bureau le plus proche du lieu de l'embarquement.

Art. 41. Lorsqu'un patron ou conducteur sera convaincu d'avoir tenté la contrebande, il ne pourra pas invoquer la liberté de la navigation du Rhin, pour mettre soit sa personne, soit les marchandises qu'il aurait voulu importer ou exporter frauduleusement, à l'abri des poursuites dirigées contre lui de la part des employés des douanes, sans cependant qu'il puisse y avoir lieu à saisir, pour cause d'une pareille tentative, le reste du chargement, qui n'en aurait pas été l'objet, ni en général à sévir contre le patron ou conducteur d'une manière plus rigoureuse que ne l'ordonnent les lois générales en vigueur dans l'État où la contrebande a été constatée.

Art. 40. Hat ein Schiffspatron oder Führer Waaren an Bord, welche in dem Lande, dessen Gränzen er auf der Fahrt berührt, ausgeladen werden sollen: so muß er, wenn es die Steuereinrichtung des Landes mit sich führt, seine Ladung vollständig den an der ersten Rheinzollstelle dieses Landes anwesenden Steuerbeamten anzeigen.

Es kann die Revision von ihnen veranlaßt und die Landessteuer von den Waaren gefordert werden, welche ausgeladen und eingeführt werden sollen.

Dasselbe findet in dem Falle statt, wenn der Schiffspatron oder Führer in einem Lande Waaren geladen hat, welche ausgeführt werden sollen. Die Anmeldung geschieht aber alsdann an der letzten Rheinzollstelle, innerhalb der Landesgränze, bei den anwesenden Steuerbeamten, oder wenn es die Landesgesetze verstatten, an der dem Ladungsorte zunächst belegenen Zollstelle.

Art. 41. Wird ein Schiffspatron oder Führer überwiesen, daß er Schleichhandel zu treiben versucht habe: so soll ihn die Freiheit der Rheinschiffahrt für seine Person und für die Waaren, die er unerlaubter Weise ein- oder ausführen wollte, gegen die Verfolgungen der Steuerbeamten nicht schützen. Die außerdem in dem Schiffe befindlichen Waaren sollen jedoch wegen eines solchen Versuches nicht in Beschlag genommen, auch soll im Allgemeinen gegen einen solchen Schiffspatron oder Führer nicht strenger verfahren werden, als es die allgemeinen in Kraft stehenden Gesetze des Staates, wo der Unterschleif entdeckt worden ist, mit sich bringen.

Si, dans un des bureaux frontières d'un territoire, soit en entrant, soit en sortant, ou pendant la traversée de ce territoire, il est reconnu qu'un patron ou conducteur est porteur d'un manifeste tellement infidèle, qu'il en résulte une fraude consommée ou tentée, il aura également pour ce fait encouru les peines portées par la loi du pays contre les déclarations infidèles.

Wird bei den Rheinzollstellen an der Gränze eines Gebietes, wo nämlich das Schiff die Landengränze ein- oder ausgehend durchschneidet, oder auch während seines Durchganges durch das Gebiet, befunden, daß dessen Ladung von dem Manifeste dergestalt abweicht, daß eine beabsichtigte oder erfolgte Bevortheilung der Landessteuern daraus zu entnehmen ist: so kann der Schiffspatron oder Führer auch dafür nach den Bestimmungen der Steuergesetze des Landes in Anspruch genommen und mit der Strafe belegt werden, welche diese wegen unrichtiger Deklarationen verhängen.

Les hautes parties contractantes s'engagent à convenir ultérieurement de telles autres dispositions favorables, par rapport à l'application de leurs systèmes de douanes à la navigation du Rhin, que l'expérience pourrait démontrer nécessaires pour vivifier le commerce et la navigation du Rhin, et qui seraient conciliables avec leurs intérêts financiers.

Die hohen kontrahirenden Theile verpflichten sich weiterhin, wegen sonst etwa günstiger und mit Ihren Finanzinteressen verträglicher Bestimmungen, welche die Erfahrung in der Anwendung ihres Zollsystems auf die Rheinschiffahrt als nothwendig erweisen möchte, um den Handel und die Schiffahrt des Rheins zu beleben, übereinzukommen.

Titre IV.

Du droit d'exercer la navigation du Rhin.

Art. 42. La navigation du Rhin exigeant beaucoup d'expérience et de connaissances locales, on n'admettra à son exercice, que des patrons ou conducteurs expérimentés qui auront préalablement fait preuve de leurs connaissances, sans pouvoir cependant soumettre à de nouvelles justifications, ceux qui auront déjà exercé le droit de navigation.

Chaque Gouvernement riverain prendra les mesures nécessaires, pour s'assurer de la capacité des personnes auxquelles il confie l'exercice de la navigation du Rhin.

Vierter Titel.

Von dem Rechte, die Schiffahrt auf dem Rhein auszuüben.

Da die Rheinschiffahrt viele Erfahrung und Ortskenntniß erfordert: so werden zu deren Ausübung nur erfahrene Schiffspatrone oder Führer zugelassen, welche sich über ihre in diesem Stücke erworbene Kenntnisse vorher ausgewiesen haben. — Wer jedoch einmal zur Rheinschiffahrt berechtiget war, bedarf über seine Fähigkeit keiner weiteren Nachweisung.

Jede Ufer-Regierung wird die nöthigen Maaßregeln ergreifen, um sich von der Fähigkeit derjenigen zu versichern, welchen sie die Rheinschiffahrt vertrauet.

La patente délivrée en conséquence au patron ou conducteur reconnu apte par les autorités de son pays, lui donnera le droit d'exercer cette navigation conformément aux dispositions du présent réglement, depuis l'endroit où le Rhin devient navigable jusqu'à la mer, et de la mer jusqu'à l'endroit susdit, le tout sans aucune distinction entre la grande et la petite navigation, et ce qu'on designe sous le nom de navigation intermédiaire. Les patentes de navigation, dont il s'agit, ne seront délivrées qu'à des sujets reconnus des Etats riverains du Rhin, et les bâtimens seront signalés dans les patentes.

Art. 43. Le patron ou conducteur admis à la navigation sur le Rhin et y naviguant, ne pourra nulle part être contraint à décharger malgré lui, ou à transférer son chargement sur d'autres embarcations. En conséquence tous les droits, privilèges et usages, qui sont en opposition directe ou indirecte avec la présente disposition, établis dans les ports ou dans tout autre endroit sur le Rhin jusqu'à la mer, soit en faveur d'une association de patrons ou conducteurs pour favoriser les chargemens par un tour de rôle usité parmi eux, soit pour toute autre cause, sont et demeureront supprimés, sans qu'il en puisse être rétabli sous quelque dénomination que ce soit.

Il en sera de même, quant aux rivières communiquant directement avec le Rhin, conformément à l'art. 110 du traité de Vienne et aux articles y annexés sous le Nro. XVI.

Art. 44. Toutes les associations et corporations de patrons ou conducteurs, qui ont subsisté jusqu'à ce jour, sont supprimées.

Das Patent, das hierüber dem Schiffspatron oder Führer von seiner Landes-Obrigkeit durch die hierzu verordneten Behörden ausgefertiget wird, giebt ihm das Recht, von dem Punkte an, wo der Rhein schiffbar wird, bis in's Meer, und aus dem Meere bis an den gedachten Punkt, die Schiffahrt in Gemäßheit der Bestimmungen der gegenwärtigen Ordnung auszuüben. Unter der großen, intermediären und kleinen Schiffahrt gilt deshalb kein rechtlicher Unterschied. Dergleichen Schifferpatente werden nur anerkannten Unterthanen der Rheinuferstaaten ertheilt und die betreffenden Schiffe darin genau bezeichnet.

Art. 43. Der Schiffspatron oder Führer, welchem die Befahrung des Rheins verstattet ist, und welcher denselben befährt, darf nirgendwo gezwungen werden, wider seinen Willen zu löschen oder seine Ladung an Bord eines andern Schiffes zu bringen. Daher sind alle Rechte, Privilegien und Gebräuche, die mit dieser Bestimmung direkt oder indirekt im Widerspruche stehen, und in den Rheinhäfen, oder sonst wo auf dem Rhein bis in's Meer, entweder zum Vortheile einer Schiffergilde und um die unter ihnen hergebrachte Rangfahrt zu begünstigen, oder aus einem andern Grunde hergebracht waren, ein- für allemal abgeschafft, und dürfen, unter welchem Namen es immer sey, nie wieder eingeführt werden.

Eben dasselbe gilt in Gemäßheit des Artikels 110. der Wiener Congreßakte und der ihr unter No. XVI. angehängten Artikel auch von den mit dem Rhein in direkter Verbindung stehenden Flüssen.

Art. 44. Alle bis jetzt noch bestehenden Schiffergilden und Zünfte sind aufgehoben.

Il sera procédé sous la direction des autorités du pays, où elles sont établies, à la liquidation de leur avoir et de leurs dettes, qui seront acquittées par les membres actuels de ces associations.

Le résidu de l'avoir, s'il y en a, appartiendra aux membres actuels, pour en disposer à leur gré, comme d'une propriété commune, à moins qu'il n'ait reçu une autre destination par une disposition antérieure et valable.

Art. 45. Le nombre des patrons ou conducteurs sur le Rhin est indéterminé.

Les patrons ou conducteurs exploitant la navigation sur les rivières qui se jettent dans le Rhin, telles que le Neckar, le Mein, la Moselle et la Meuse, de même que les patrons ou conducteurs de l'Escaut, seront admis à la navigation du Rhin, pour autant que par réciprocité, ceux du Rhin soient admis à la navigation des dites rivières.

Il suffira, dans ce cas, que ces patrons ou conducteurs constatent leur droit à la navigation d'un des dits fleuves.

Art. 46. Le transport de personnes, chevaux, voitures, effets et autres objets d'une rive à l'autre, et ce qui tient au commerce ordinaire des deux rives, n'a rien de commun avec le présent réglement, non plus que la navigation d'un patron ou conducteur restreint à l'exercer dans l'enceinte du territoire de son souverain, sans en dépasser les limites, un tel patron ou conducteur n'étant assujetti qu'aux autorités du pays où il exerce son métier.

Art. 47. Le Gouvernement du pays où le patron ou conducteur est

Ihre Aktiva und Schulden werden mit Einwirkung der landesherrlichen Behörden, unter welchen sie ihren Sitz haben, liquidirt und die Schulden von den lebenden Mitgliedern berichtiget.

Was übrig bleibt, ist gemeinschaftliches Eigenthum dieser Mitglieder, welche darüber, in so fern es nicht früher auf eine gültige Weise zu einem andern Zwecke bestimmt war, nach Willkühr verfügen.

Art. 45. Die Zahl der Rheinschiffer — Patrone oder Führer — ist unbestimmt.

So fern ihnen das Recht eingeräumt wird, auf den in den Rhein sich ergießenden Nebenströmen, als dem Neckar, dem Main, der Mosel und der Maas, imgleichen auch auf der Schelde, die Schiffahrt auszuüben, sind gegenseitig auch die dortigen Schiffspatrone oder Führer auf dem Rhein zuzulassen.

Sie beweisen alsdann nur, daß sie auf einem dieser Nebenflüsse zur Schiffahrt berechtiget sind.

Art. 46. Das Uebersetzen von Personen, Pferden, Wagen, Gepäcke, oder anderen Gegenständen von einem Ufer an das gegenüberliegende, und was sonst zum gemeinen Verkehr der beiden Ufer gehört, hat mit dieser Schiffahrtsordnung nichts gemein. Auch wird dieselbe überhaupt nicht angewendet, wo die Fahrt eines Schiffspatrons oder Führers auf das eigene Gebiet seines Landesherrn sich beschränkt. — Ein solcher steht allein unter der Obrigkeit des Landes, wo er sein Gewerbe treibt.

Art. 47. Der Staat allein, auf dessen Gebiete ein Schiffspatron oder Führer

domicilié, a seul le droit de lui retirer, pour des motifs graves, la patente qui lui a été délivrée. Cependant, cette disposition n'exclut pas le droit qu'aura tout État riverain, de faire poursuivre et juger tout patron ou conducteur prévenu d'un délit ou crime commis sur son territoire, et de demander même, selon les circonstances, aux autorités de son domicile, que sa patente lui soit retirée.

wohnt, hat das Recht, das diesem einmal ertheilte Schifferpatent aus erheblichen Gründen wieder einzuziehen. Diese Bestimmung schließt aber das Recht anderer Rheinuferstaaten nicht aus, den Schiffspatron oder Führer, der eines auf ihrem Gebiete verübten Vergehens oder Verbrechens beschuldiget wird, zur Verantwortung und Strafe zu ziehen und, nach Beschaffenheit der Umstände, bei der Behörde seines Wohnortes zu veranlassen, daß sein Patent eingezogen werde.

Titre V.

Du frêt et du tour de rôle.

Art. 48. Le prix du frêt de même que toutes les autres conditions de transport, sont entièrement abandonnés à la libre convention entre le patron ou conducteur et l'expéditeur ou son commettant; et de même que ceux-ci pourront faire leur choix parmi plusieurs patrons ou conducteurs, sans égard à leur domicile, de même le patron ou conducteur aura la faculté d'accepter ou de refuser les offres de chargement qui lui sont faites.

Art. 49. Deux ou plusieurs villes pourront néanmoins contracter, avec tel nombre de patrons ou conducteurs qu'elles croiront nécessaire au service de leur commerce mutuel, des engagemens à terme, afin de stipuler le prix du frêt, le tems du départ et de l'arrivée, et toutes autres conditions concernant leur intérêt privé et qui ne dérogeront à aucune loi impérative ou prohibitive, et établir par cette voie un tour de rôle propre à assurer à la fois des prix équitables au commerce, et aux patrons ou conducteurs un prompt chargement de retour toutes les fois qu'ils arrivent dans un port.

Fünfter Titel.

Von Frachten und Rangfahrten.

Art. 48. Die Frachtpreise und alle übrigen Bedingungen des Transportes beruhen lediglich auf der freiwilligen Uebereinkunft des Schiffspatrons oder Führers und des Versenders oder dessen Kommittenten; und wie diese unter mehreren Schiffspatronen oder Führern, ohne Rücksicht auf ihren Wohnort, die Wahl haben: so bleibt es dem Schiffspatrone oder Führer freigestellt, eine ihm angebotene Ladung auszuschlagen oder zu übernehmen.

Art. 49. Zwei oder mehrere Handelsstädte können gleichwohl mit einer beliebigen Anzahl Schiffspatrone oder Führer, die sie zu ihrem wechselseitigen Verkehr für nöthig erachten, Verträge auf eine bestimmte Zeit abschließen, hierin die Frachtpreise, die Zeit der Abfahrt und Ankunft, und andere in ihrem Interesse liegende, mit keinem gebietenden oder verbietenden Gesetze im Widerspruche stehende, Bedingungen feststellen und also eine Rangfahrt einführen, welche dem Handelsstande billige Frachtpreise und den Schiffspatronen oder Führern, so oft sie in einen Hafen einlaufen, eine baldige Rückfracht sichert.

Art. 50. Dans les villes où un pareil tour de rôle sera établi, il sera libre à chaque négociant ainsi qu'à chaque patron ou conducteur, de prendre part à cette association ou de s'y refuser. Les commerçans et patrons ou conducteurs une fois associés, pourront toujours résilier la convention à la fin de chaque année, pourvû que l'avertissement en ait été donné trois mois d'avance. Chaque négociant, tant qu'il est membre de l'association, est tenu de se conformer au tour de rôle, sans pouvoir sous son propre nom, ni sous un prête-nom charger des marchandises dans d'autres embarcations, sauf les dispositions particulières des committans étrangers, qui ne seraient pas membres de l'association.

De même chaque patron ou conducteur, tant qu'il est membre de l'association, est tenu d'observer le tour de rôle.

Néanmoins si les convenances commerciales de deux villes contractantes exigeaient de modifier les dispositions qui précèdent, il pourra y avoir lieu; mais dans ce cas leurs conventions auront besoin de l'approbation spéciale de leurs Gouvernemens respectifs.

Art. 51. Les conventions qui établissent un tour de rôle n'étant obligatoires qu'entre les parties contractantes, à l'instar de tout autre contrat de chargement passé entre particuliers, et étant d'ailleurs frappées de nullité, dès qu'elles renferment des clauses contraires à une loi impérative ou prohibitive, ou qu'elles contiennent lésion des droits d'un tiers, il suffit, qu'elles soient rédigées dans les formes usitées dans

Art. 50. In den Städten, wo eine dergleichen Rangfahrt eingeführt wird, steht es jedoch jedem einzelnen Handelsmanne, so wie jedem Schiffspatrone oder Führer frei, an dieser Vereinigung Antheil zu nehmen oder seinen Beitritt zu versagen. Handelsleute sowohl als Schiffspatrone oder Führer, welche der Vereinigung einmal beigetreten sind, können, nachdem sie drei Monate vorher aufgekündiget haben, mit dem Ablaufe jedes Kalender-Jahres wieder ausscheiden. — So lange ein Handelsmann zu der Vereinigung gehöret, bleibt er verbunden, die Rangordnung zu beobachten und darf, dem Vertrage zuwider, seine Waaren weder unter seinem eigenen, noch unter einem fremden, zu dem Ende entlehnten, Namen in ein anderes Schiff verladen; unbeschadet der besonderen Verfügungen fremder Kommittenten, welche nicht zu der Vereinigung gehören.

Ebenso hat auch jeder Schiffspatron oder Führer, so lange er zu der Vereinigung gehöret, die Rangordnung zu beobachten.

Wenn jedoch die Handels-Interessen zweier kontrahirenden Städte eine Aenderung der vorstehenden Bestimmungen fordern sollten: so kann solche zwar statt finden; die Verträge müssen aber in diesem Falle einer besonderen Genehmigung der respektiven Regierungen unterworfen werden.

Art. 51. Da Verträge über die Errichtung einer Rangfahrt, gleich jedem unter Privatpersonen abgeschlossenen Befrachtungs-Vertrage, nur diejenigen verbinden, welche darin gewilliget haben, und wenn sie Bedingungen enthalten sollten, welche mit einem gebietenden oder verbietenden Gesetze im Widerspruche stehen oder die Rechte anderer Personen verletzen, ohnehin ungültig seyn würden: so bedürfen sie keiner andern Form und Fassung als der, welche überhaupt bei Verträgen

le lieu où elles auront été passées. Ni la Commission centrale, ni l'Inspecteur en chef de la navigation du Rhin, ne pourront exiger qu'on les fasse intervenir dans ces contrats, ou que le prix du frêt soit réglé de leur consentement.

Néanmoins les Gouvernemens respectifs prendront connaissance de ces conventions et auront soin de les faire communiquer à la Commission centrale, ou en son absence, à l'Inspecteur en chef de la navigation du Rhin.

Art. 52. Toutes les fois, que deux Gouvernemens riverains conviendront d'établir une embarcation destinée au transport de voyageurs, de leurs effets ou voitures, ou même de marchandises, et qui partira à jour et heure fixe d'un endroit indiqué, cette embarcation jouira des mêmes droits, dont jouissent toutes les autres, qui exercent la navigation sur le Rhin.

Ni la Commission centrale, ni l'Inspecteur en chef de la navigation du Rhin, n'ont également aucune surveillance particulière à exercer sur ces sortes d'embarcations, et moins encore le droit de décider, s'il sera convenable d'en établir et dans quels lieux, ou quels seraient les moyens de les encourager, ou les dispositions particulières à prendre à leur egard.

Titre VI.

Des réglemens de police pour la sureté de la navigation et du commerce.

Art. 53. La première fois qu'un patron ou conducteur présentera une embarcation pour être admise à la navigatiou du Rhin et pour recevoir

dieser Art, nach den gemeinen Rechten des Ortes, wo sie geschlossen sind, dazu erforderlich ist. — Die Zentral-Kommission so wenig, als der Oberaufseher der Rheinschiffahrt sind berechtigt zu fordern, daß solche Verträge durch sie vermittelt oder die Frachtpreise mit ihrer Bewilligung bestimmt werden.

Gleichwohl nehmen die betreffenden Regierungen von diesen Verträgen Kenntniß und lassen dieselben der Central-Kommission oder in deren Abwesenheit, dem Ober-Aufseher der Rheinschiffahrt mittheilen.

Art. 52. Einigen sich zwei Regierungen darüber, daß an bestimmten Tagen und Stunden ein Schiff von einem Orte abfahren soll, um Reisende, ihr Gepäck, ihre Wagen und auch Waaren an einen andern Ort zu führen: so hat dieses Schiff gleiche Rechte mit den übrigen, die den Strom befahren.

Die Zentral-Kommission und der Ober-Aufseher der Rheinschiffahrt haben gleichfalls über solche Schiffe keine besondere Aufsicht; am wenigsten haben sie etwas darüber zu bestimmen, ob und wo solche Anstalten errichtet, wie sie befördert und welche besondere Vorschriften deshalb erlassen werden sollen.

Sechster Titel.

Von den polizeilichen Vorschriften zur Sicherheit der Rheinschiffahrt und des Handels.

Art. 53. Meldet sich ein Schiffspatron oder Führer mit einem Fahrzeuge, das zum ersten Male zur Rheinschiffahrt zugelassen oder beladen werden soll: so

un chargement, il devra préalablement soumettre cette embarcation à la visite d'experts assermentés à cette fin, pour faire constater qu'elle a été trouvée propre à la partie de la navigation à laquelle elle est destinée, qu'elle est solide, bien calfatée et pourvue de tous les agrès et ustensiles nécessaires; enfin qu'elle offre dans sa construction les moyens nécessaires pour la conservation des marchandises, et que son équipage se compose d'un nombre de matelôts suffisant pour la conduire.

Cette visite devra être renouvelée chaque fois, qu'un expéditeur la jugera nécessaire et au moins une fois tous les ans.

Tout expéditeur de marchandises pour compte d'autrui, aura le droit d'exiger du patron ou conducteur la production d'un certificat délivré en dernier lieu par les experts susdits.

S'il a négligé cette précaution, il sera personnellement responsable des pertes et avaries causées par le mauvais état de l'embarcation, sauf son recours contre le batelier.

Les gouvernemens riverains prendront pour chaque port d'embarquement et de déchargement, désigné d'après l'art. 38 ci-dessus, les mesures nécessaires, afin de régulariser les opérations des experts et d'en garantir l'effet au commerce.

Art. 54. Les qualités réquises pour rendre une embarcation propre à la navigation du Rhin, seront déterminées d'après les besoins des localités, du consentement des Gouvernemens respectifs. Il ne pourra sous

muß er solches zuvörderst von hierauf eidlich verpflichteten Sachverständigen untersuchen und bezeugen lassen, daß dieses Fahrzeug für denjenigen Theil der Rheinschiffahrt, wofür es bestimmt ist, tauglich befunden worden; daß es dauerhaft gebaut, gut kalfatert, und mit allem nöthigen Takelwerk und Schiffsgeräthe versehen, auch daß es zur Aufbewahrung der einzunehmenden Güter angemessen eingerichtet ist und daß seine Schiffsmannschaft aus einer zu seiner Führung hinlänglichen Anzahl von Matrosen besteht.

Diese Untersuchung muß, so oft der Absender es nöthig findet, und jährlich wenigstens einmal wiederholt werden.

Wer Güter für fremde Rechnung auf dem Rheinstrome zu versenden hat, ist berechtiget, von dem Schiffspatron oder Führer die Beibringung eines durch die besagten Sachverständigen letztlich ausgefertigten Zeugnisses zu verlangen.

Unterläßt er diese Vorsicht und die Waaren gehen auf der Reise wegen Untauglichkeit des Schiffes zu Grunde, oder werden aus dieser Ursache beschädiget: so haftet dafür der Absender, mit Vorbehalt seines Regresses gegen den Schiffer.

Für jeden nach Artikel 38. zum Ein- und Abladen anzuweisenden Hafen veranlassen die betreffenden Regierungen der Uferstaaten das Erforderliche, damit das Verfahren der Sachverständigen ordnungsmäßig eingerichtet und dem dabei interessirten Handelsstande die beabsichtigte Sicherheit gewährt werde.

Art. 54. Welche Eigenschaften zur Tauglichkeit eines Stromfahrzeuges gehören, wird nach den örtlichen Bedürfnissen mit landesherrlicher Genehmigung festgestellt. Sonst aber sollen unter den zur Rheinschiffahrt bestimmten Strom-

aucun autre rapport être établi des différences entre les embarcations destinées à la navigation Rhénane.

Art. 55. Il appartiendra de même aux Gouvernemens riverains respectifs, de faire entrer dans les réglemens pour les ports et lieux d'embarquement et de débarquement, toutes les dispositions, qu'ils jugeront les plus propres à faciliter le commerce, favoriser la navigation, accélérer les expéditions, maintenir le bon ordre lors de l'embarquement et du débarquement, pour pourvoir à la sûreté des marchandises déposées sur les quais, assurer la conservation des objets, pour lesquels il y aurait refus d'accepter ou autres contestations quelconques et garantir le bien des négocians et des patrons ou conducteurs en général.

Art. 56. Le patron ou conducteur répond des marchandises, dont il se charge, du moment qu'elles sont déposées sur le quai et lui ont été désignées comme devant faire partie de son chargement.

S'il est prouvé que le dommage, arrivé à des marchandises, a été causé par la faute des employés, la réparation en sera faite par l'autorité, qui leur est immédiatement préposée, sans qu'il puisse y être apporté aucun retard pour cause du recours, que celle-ci pourrait exercer contre les employés.

Art. 57. Le patron ou conducteur ne pourra pendant le voyage s'absenter de son embarcation. En cas de contravention, les employés des droits de navigation y placeront à ses frais, risques et périls, un autre conducteur, quand même il n'y aurait eu jusqu'alors aucune avarie, dont en tout cas le patron ou conducteur absent restera responsable.

fahrzeugen keine andere Unterschiede irgend einer Art gemacht werden.

Art. 55. Ebenso bestimmt jeder Staat die Maaßregeln, die er in seinen Häfen und auf den Ein- und Ausladeplätzen zur Erleichterung des Handels, zur Beförderung der Schiffahrt und Beschleunigung der Versendungen, zur Handhabung einer guten Ordnung bei dem Ein- und Ausladen, zur Sicherheit der an's Ufer gelegten Waaren und Erhaltung derjenigen, welche man aufzunehmen sich weigert oder worüber Streit entsteht, und überhaupt zum Besten des Handelsstandes und der Schiffspatron und Führer für dienlich erachtet.

Art. 56. Der Schiffspatron oder Führer haftet für die Güter, die er zu laden übernommen hat, von dem Augenblicke an, da sie ans Ufer gestellt und ihm als Theil seiner Ladung überwiesen werden.

Haben die Waaren erweislich durch Schuld der Beamten gelitten: so ist die ihnen zunächst vorgesetzte Behörde den Ersatz u leisten verpflichtet, welcher durch den Regreß an die Beamten nicht aufgehalten werden darf.

Art. 57. Während der Fahrt darf der Schiffspatron oder Führer seine Ladung nicht verlassen, widrigenfalls wird auf dessen Gefahr und Kosten, wenn auch kein Schaden hieraus entstanden seyn sollte, wofür er auf jeden Fall verantwortlich bleibt, das Schiff von den Rhein-Zollbeamten einem Setzschiffer anvertraut.

Il s'entend, que cette disposition ne sera pas applicable en cas d'absence momentanée du patron ou conducteur pour achat de vivres, pour acquitter les droits, ou autres motifs semblables.

Art. 58. Partout où les localités de la rivière exigent, d'après l'usage ou les ordonnances, un changement de pilotes ou lamaneurs, le patron ou conducteur sera tenu d'en prendre de nouveaux à bord, sous peine d'y être contraint par les employés, préposés à la surveillance du Rhin.

En cas de concurrence de plusieurs lamaneurs ou pilotes le patron ou conducteurs en aura le choix.

Art. 59. Sont exceptés de la disposition du précédent article les bateaux, qui n'ont que peu de capacité, tels que les canots au-dessous de 300 quintaux de capacité, les coches d'eau etc. etc.

Art. 60. Le service et le salaire des pilotes et lamaneurs, continueront d'être réglés par les ordonnances de chaque Etat riverain et par les tarifs, qui y sont ou seront établis et sans que le batelier étranger puisse être traité à cet égard autrement que celui du pays.

Art. 61. Le patron ou conducteur, qui conduit à la fois plusieurs bateaux chargés, ne pourra dans aucun cas, ni à la remonte, ni à la descente les attacher l'un à l'autre.

Il ne pourra de même y avoir lieu à attacher à une embarcation chargée un autre bateau vuide dont la capacité serait audessus de 300 quintaux.

Es versteht sich von selbst, daß diese Verfügung nicht statt hat, wenn der Schiffspatron oder Führer nur augenblicklich sein Fahrzeug verläßt, um sich mit Lebensmitteln zu versehen, den Zoll zu entrichten oder aus ähnlichen Beweggründen.

Art. 58. Allenthalben, wo wegen der Eigenschaften des Fahrwassers, nach der Observanz oder den bestehenden Vorschriften, die Lootsen oder die Steuerleute wechseln, ist der Schiffspatron oder Führer verbunden, einen andern Steuermann oder Lootsen an Bord zu nehmen und soll, wenn er dieses versäumt, von den Rhein-Aufsichtsbeamten dazu angehalten werden.

Unter mehreren zugleich anwesenden Lootsen und Steuerleuten bleibt dem Schiffspatron oder Führer die Wahl.

Art. 59. Flußfahrzeuge von geringer Einsenkung, als Nachen unter dreihundert Zentner Ladungsfähigkeit, Marktschiffe u. s. w. sind von der im vorigen Artikel ausgedrückten Regel ausgenommen

Art. 60. Was den Dienst der Lootsen und Steuerleute betrifft: so hat es bei den in jedem Staate gegebenen oder zu gebenden Bestimmungen, und in Ansehung der Gebühren, welche sie zu fordern berechtiget sind, bei der gegebenen oder zu gebenden Taxordnung mit der Maaßgabe sein Bewenden, daß dem fremden Schiffer keine andere Verpflichtungen als dem einheimischen auferlegt werden.

Art. 61. Wer mehrere beladene Fahrzeuge führt, darf in keinem Falle, gleichviel ob er den Strom aufwärts oder abwärts fährt, eines dieser Fahrzeuge an das andere anhängen.

Auch ein leeres Fahrzeug, das über dreihundert Zentner Ladungsfähigkeit hat, darf einem beladenen Schiffe nicht angehängt werden.

S'il y a nécessité d'alléger, les allèges seront conduites et en cas de remonte attelées séparément.

Art. 62. Il est défendu de charger des marchandises sur le tillac des bateaux. Il est également défendu pendant le trajet, de transborder des marchandises d'un bord à l'autre, excepté le cas, ou les eaux seraient trop basses, que l'embarcation fut endommagée, ou qu'il y eut quelqu'autre péril imminent, qui mettrait le patron ou conducteur dans la nécessité d'alléger sans délai, sauf à se conformer dans ces cas à ce qui est prescrit par l'art. 39 ci-dessus.

Art. 63. Les dispositions de l'art. 61, ainsi que la défense de charger sur le tillac des bateaux, ne sont pas applicables à la navigation du Rhin, qui se fait par des bateaux à vapeur.

Néanmoins les marchandises chargées sur le tillac des bateaux, dont il s'agit, seront réunies dans un ou deux endroits et recouvertes par une toile attachée au tillac, de manière à permettre le plombage, sans occasionner un surcroit de frais et de retard, lorsque le trajet d'un territoire en transit y donne lieu suivant l'article 37 ci-dessus.

Les Gouvernemens respectifs prendront des mesures, pour favoriser et protéger cette nouvelle branche d'industrie, et pour assurer au commerce tous les avantages qu'elle semble promettre.

Art. 64. Les contraventions aux dispositions des articles 61. et 62. seront punies d'une amende de 100 à 300 francs par le juge des droits de navigation, dont il sera parlé ci-aprés, du lieu où la contravention aura été

Tritt die Nothwendigkeit ein, das Schiff zu lichten: so sollen die Lichter abgesondert geführt und, wenn sie stromaufwärts gehen, abgesondert bespannt werden.

Art. 62. Mit einer Oberlast auf dem Rhein zu fahren ist verboten. Während der Reise dürfen gleichfalls keine Waaren über Bord aus einem Schiffe in's andere geladen werden, nur die Fälle ausgenommen, wo das Wasser zu niedrig, wenn das Schiff beschädiget ist, oder sonst eine dringende Gefahr eintritt, welche den Schiffspatron oder Führer nöthiget, ohne Aufschub zu lichten. — Auch in diesen Fällen hat man sich indessen nach der im Artikel 39. darüber enthaltenen Vorschrift zu richten.

Art. 63. Die Verfügungen des Artikels 61., so wie das Verbot mit Oberlast zu fahren, sind auf die Rheinschiffahrt nicht anwendbar, welche mit Dampfschiffen betrieben wird.

Demnach sollen die auf das Verdeck solcher Schiffe niedergelegten Waaren an einer oder zwei Stellen in der Art vereiniget und mit einem Segeltuche bedeckt werden, daß die Verbleiung Statt finden kann, wenn nach Maaßgabe des Artikels 37. die Durchfuhr aus einem Gebiete in das andere hierzu Veranlassung giebt; ohne daß jedoch eine Vermehrung von Kosten oder Aufenthalt entstehen darf.

Die resp. Landesherrschaften sorgen durch geeignete Maaßregeln für die Beförderung und den Schutz dieses neuen Zweiges der Gewerbthätigkeit; so wie dafür, daß aller Vortheil, welchen derselbe zu versprechen scheint, dem Handelsstande gesichert werde.

Art. 64. Uebertretungen der in den Artikeln 61. und 62. enthaltenen Vorschriften werden von dem weiter unten näher zu erwähnenden Rheinzollrichter des Ortes, wo sie zuerst entdeckt wurden, mit einer Geldbuße von einhundert bis

découverte, sans préjudice de la responsabilité du patron ou conducteur pour tout autre dommage causé par la non-exécution des dites dispositions.

Art. 65. Les transports de poudre à canon se feront dans tous les cas sur des embarcations particulières sans aucun mélange avec d'autres objets. Les bateaux chargés de poudre resteront, autant que faire se pourra, éloignés des rives; et en cas de relâche, soit pour le déchargement, soit pour toute autre cause, qui empêcherait la continuation du voyage, la police de l'endroit le plus voisin en sera avertie pour prendre les mesures que la sûreté publique pourrait exiger. Le patron ou conducteur sera tenu de s'y conformer, le tout sous les peines portées par l'art. 64. et qui seront prononcées contre les contrevenans par le juge des droits de navigation.

Art. 66. Les trains de bois devront être précédés d'une nacelle, afin de donner avis aux bateaux, moulins et ponts, qui se trouvent sur la rivière ou dans les ports, de se tenir en garde et de prendre à tems les mesures nécessaires pour leur sûreté.

Cette nacelle devra devancer les trains au moins d'une heure et portera comme marque de sa destination et pour être reconnue de loin, un pavillon formé de seize quartiers en rouge et noir alternativement.

L'observation de cette formalité ne suffira cependant pas pour mettre le conducteur du train à l'abri de toute responsabilité, si d'ailleurs il n'a pas employé tous les soins possibles, afin d'éviter des accidens; s'il n'a pas été pourvu des agrès nécessaires à raison de la grandeur de son

dreihundert Franken belegt. Sind andere Nachtheile entstanden, welche der Schiffspatron oder Führer durch Nichtbefolgung der Vorschriften verschuldet: so bleibt er auch dafür verhaftet.

Art. 65. Schießpulver soll mit besonderen Fahrzeugen geführt und niemals unter andere Güter verladen werden. Schiffe, die damit beladen sind, bleiben, so viel es sich thun läßt, von dem Ufer entfernt und wenn sie, entweder um ausgeladen zu werden, oder weil sie aus einer andern Ursache die Reise nicht gleich fortsetzen können, vor Anker legen, wird die Polizei-Behörde des zunächst gelegenen Ortes davon benachrichtiget. — Diese bestimmt, was die öffentliche Sicherheit etwa noch weiter erheischen mag, und der Schiffspatron oder Führer hat die ihm gegebene Vorschrift zu befolgen; alles bei der im Artikel 64. ausgedrückten Strafe, worauf von dem Rheinzollrichter erkannt wird.

Art. 66. Die Flößer sind schuldig, einen Nachen vorauszuschicken, um die auf dem Strome oder in dem Hafen befindlichen Schiffe, die Mühlen und Brücken zu warnen, damit jeder auf seiner Hut sey und bei Zeiten die erforderlichen Maaßregeln zu seiner Sicherheit ergreifen könne.

Dieser Nachen soll dem Floße wenigstens eine Stunde vorhergehen, und damit er auch schon von weitem bemerkt werde, zum Zeichen seiner Bestimmung, eine aus sechszehn roth und schwarz abwechselnden Feldern bestehende Flagge aufstecken.

Die Befolgung dieser Vorsicht allein soll gleichwohl den Flößer niemals entschuldigen, wenn er übrigens nicht alle mögliche Sorgfalt angewendet hat, um Unglück zu verhüten; wenn er nicht mit den, nach der Größe seines Floßes erforderlichen Geräthschaften versehen war, in der Bauart gefehlt oder sonst etwas gethan

train; s'il y a des défauts dans sa construction, ou enfin s'il a commis ou omis quelque chose qui, d'après les princips généraux du droit, l'obligerait à réparer le dommage occasionné par le passage de son train.

Art. 67. Les États riverains s'engagent à mettre leur attention particulière à ce que les chemins de halage existans, qui passent sur leur territoire, soient mis et entretenus en bon état et que toutes les réparations, qui deviendraient nécessaires, aient lieu chaque fois sans le moindre retard; le tout aux frais de qui il appartiendra, pour ne jamais faire éprouver sous ce rapport aucun obstacle à la navigation.

Ils s'engagent de plus, chacun pour l'étendue de son territoire, à prendre les mesures nécessaires, pour que les moulins ou autres usines établies sur la rivière, ainsi que les bâtardeaux et ouvrages d'art quelconques, ne puissent jamais entraver la navigation et que les ponts volants ou à bateaux donnent libre passage aux bâtimens ou radeaux, qui veulent continuer leur route, aussi promptement que possible, sans que ceux-ci puissent, en raison de cela, être astreints à d'autres payemens qu'à de modiques rétributions, à régler d'un commun accord et d'une manière invariable, et enfin à faire cesser sans retard et à leurs frais tous les autres obstacles de la navigation qui pourraient se rencontrer dans le lit de la rivière même, pour autant toutefois, que les obstacles résulteront du défaut de surveillance et d'entretien convenable. Les dispositions du présent article, en ce qui concerne l'entretien en bon état des chemins de halage et du lit de la rivière même, ne sont obligatoires pour le Gouvernement des Pays-Bas, qu'à raison de l'embranchement du Waal.

und unterlassen hat, was ihn nach den allgemeinen Grundsätzen des Rechts verpflichtet, den durch das Vorbeifahren seines Floßes verursachten Schaden zu ersetzen.

Art. 67. Alle Rheinstaaten machen sich anheischig, eine besondere Sorgfalt darauf zu verwenden, daß auf ihrem Gebiete der Leinpfad überall in guten Stand gesetzt, darin erhalten und, so oft es nöthig seyn wird, ohne einigen Aufschub, auf Kosten desjenigen, den es angeht, wieder hergestellt werde, damit in dieser Beziehung der Schiffahrt nie einiges Hinderniß im Wege stehe.

Sie verbinden sich überdieß, jeder für seine Gebietsstrecke, die nöthigen Maaßregeln zu ergreifen, damit durch Mühlen oder andere Trieb- und Räderwerke auf dem Strome, imgleichen durch Wehre und sonstige Kunstanlagen irgend einer Art, niemals eine Hemmung der Schiffahrt verursacht werde; damit bei fliegenden oder Schiffbrücken die freie Durchlassung der Fahrzeuge oder Flöße, die ihre Fahrt fortsetzen wollen, so schnell als möglich geschehe, ohne daß dafür eine andere Zahlung als ein mäßiges, durch gemeinschaftliche Uebereinkunft und auf einen unveränderlichen Satz festzustellendes Entgeld gefordert werden könne, und damit endlich jedes andere im Strombette selbst vorkommende Hinderniß der Schiffahrt — sofern dergleichen Hindernisse von einem Mangel an der gehörigen Stromaufsicht und Instandhaltung herrühren — ohne Aufschub und auf ihre eigene Kosten hinweggeräumt werde. Für das Niederländische Gouvernement sind die Bestimmungen des gegenwärtigen Artikels, so weit sie sich auf die gehörige Instandhaltung des Leinpfades und des Strombettes selbst beziehen, nur in Ansehung der Waal verbindlich.

Art. 68. Afin de ménager les chemins de halage et les bâtimens, garde-fous et autres établissemens adjacens, il ne pourra à la remonte des bateaux être attelé plus de trois chevaux au même cableau. Les autorités judiciaires locales pourront infliger des peines de police aux contrevenans.

Art. 69. Les Gouvernemens respectifs indiqueront aux patrons ou conducteurs du Rhin des endroits convenables pour déposer leurs marchandises et auront soin d'établir et de maintenir les arrangemens nécessaires, pour que les déchargemens et chargemens puissent s'opérer avec toute la facilité et la célérité désirables.

Les patrons ou conducteurs ne pourront sans un consentement exprès des employés des droits de navigation, décharger ou charger des marchandises à quelques autres endroits.

A chaque lieu de chargement ou de déchargement, il sera désigné par les soins des Gouvernemens respectifs une commission de surveillance, chargée de la police du port, et il y sera prélevé pour faire face, tant aux frais d'entretien qu'à ceux de surveillance, une rétribution sous la dénomination de droit de quai, de grue et de balance, laquelle ne pourra jamais excéder le maximum suivant, savoir:

a) pour droit de quai, 5 centimes
b) pour droit de grue, 5 centimes pour le débarquement et 5 centimes pour l'embarquement, total 10 centimes
c) pour droit de balance, 5 centimes

} par quintal.

Art. 68. Um den Leinpfad und die daran stoßenden Gebäude, Geländer oder andere Anlagen zu schonen, sollen bei dem Heraufziehen der Schiffe niemals mehr als drei Pferde auf einem Stichseile gehen. Die Uebertreter dieses Verbotes können von der gerichtlichen Ortsbehörde mit einer Polizeistrafe belegt werden.

Art. 69. Den auf dem Rhein fahrenden Schiffspatronen oder Führern sind von den betreffenden Regierungen angemessene Plätze zur Niederlage ihrer Waaren anzuweisen; auch zum Behufe jeder wünschenswerthen Erleichterung und Beschleunigung der Ein- und Abladungen die nöthigen Einrichtungen anzuordnen und in Stand zu erhalten.

An anderen Orten und Plätzen können die Schiffspatrone oder Führer nur mit ausdrücklicher Genehmigung der Rheinzollbeamten Güter ein- oder abladen.

An jedem Ein- oder Abladeplatze sorgen die betreffenden Regierungen für die Bestellung einer mit Verwaltung der Hafenpolizei zu beauftragenden Beaufsichtigungs-Kommission. Zur Bestreitung der desfallsigen Unterhaltungs- und Beaufsichtigungskosten wird unter der Benennung von Bohlwerks-, Krahn- und Waagegebühren ein Entgeld erhoben, dessen Betrag aber folgende Sätze, nämlich:

a) an Bohlwerksgebühr, 5 Zentimen
b) an Krahn-Gebühr, 5 Zentimen bei der Abladung, und 5 Zentimen bei der Einladung, im Ganzen 10 Zentimen
c) an Waage-Gebühr, 5 Zentimen

} für den Zentner

nicht übersteigen darf.

Quant aux marchandises qui pour leur conservation seraient entreposées dans les magasins établis à cet effet dans chaque lieu de déchargement ou chargement, elles payeront un droit de magasin, qui ne pourra pas excéder par quintal ⅓ de centime par jour pour le premier mois et ⅙ de centime par jour pour chaque mois suivant.

Il ne pourra y avoir, quant à la hauteur des dits droits de quai, de grue, de balance et de magasin, aucune distinction entre les étrangers et les régnicoles.

Art. 70. Dans les endroits de chargement ou de déchargement, où il se trouve de chantiers, quais, grues, balances publiques, magasins et ports de sûreté établis aux frais de l'Etat ou d'une ville, ainsi qu'il vient d'être dit dans l'article précédent, il n'y aura que ceux qui en feront usage, qui puissent être tenus à payer les droits fixés par les Gouvernemens respectifs, conformément au même article et destinés à l'entretien et à sa surveillance.

Tous les usages contraires à cette disposition sont abolis.

Les patrons ou conducteurs qui abordent à la rive et qui chargent ou déchargent des marchandises, sans faire usage de l'un ou de l'autre de ces établissemens, et sans nuire au service ordinaire du quai, ne seront tenus qu'à payer la rétribution due pour ceux de ces établissemens, dont ils se seront réellement servis, et dont il aura dû être fait usage, pour constater le poids de leur chargement au moment où il s'opère.

Güter, welche zu ihrer sicherern Aufbewahrung in den hierzu an jedem Ein- oder Abladeplatze befindlichen Magazinen gelagert werden, zahlen dafür eine Magazingebühr, die während des ersten Monats den Betrag von ⅓ Zentime für den Tag, und während jedes folgenden Monats den Betrag von ⅙ Zentime für den Tag bei jedem Zentner nicht übersteigen darf.

Bei Bestimmung der Höhe der besagten Bohlwerks-, Krahn-, Waage- und Magazin-Gebühren wird der Ausländer dem Inländer völlig gleich behandelt.

Art. 70. Wo Werfte, Bohlwerke, Krahne, öffentliche Waagen, Magazine und Sicherheitshäfen, wie der vorhergehende Artikel besagt, auf Kosten des Staates, in dessen Gebiete der Ort gelegen ist, oder auf Kosten einer Stadt errichtet sind, ist nur derjenige, der sie wirklich gebraucht, die in Gemäßheit desselben Artikels von den respektiven Landesherrschaften festzusetzenden und zur Deckung der Unterhaltungs- und Beaufsichtigungskosten bestimmten Gebühren zu zahlen verpflichtet.

Alle dieser Bestimmung zuwiderlaufende Gewohnheiten sind hiermit abgeschafft.

Ein Schiffspatron oder Führer, der am Ufer anlegt und Waaren aussetzt oder einladet, ohne eine oder die andere solcher Anstalten zu benutzen, und ohne die gewöhnliche Uferbenutzung zu verhindern, ist die Gebühr nur für diejenigen dieser Anstalten zu zahlen verpflichtet, die er wirklich gebraucht hat und die benutzt werden müssen, um das Gewicht der Ladung, indem sie an Bord gebracht wird, auszumitteln und festzustellen.

Titre VII.

De la fraude des droits de navigation.

Art. 71. La fraude en matière de droits de navigation sera punie d'une amende du quadruple des droits fraudés, non compris le montant du droit, qui devra toujours être acquitté en sus.

Pour déterminer le montant de l'amende, on prendra pour base le total des dits droits, que le patron ou conducteur aura tenté de frauder au bureau, où la fraude est découverte et de ceux fraudés à tous les autres bureaux du même territoire.

Si l'instruction fournissait la preuve d'une soustraction de droits commise par le même patron ou conducteur envers un ou plusieurs autres États riverains, il en sera donné connaissance aux bureaux respectifs, par la communication de copies authentiques des procès-verbaux et l'amende sera en même tems perçue pour leur compte. Le patron ou conducteur ne pourra cependant pour cette cause être empêché de continuer son voyage.

Art. 72. Chaque bureau de perception sera tenu de donner quittance au patron ou conducteur de la somme perçue et en outre d'en faire mention au bas du manifeste.

Ces quittances seront détaillées, en énonçant distinctement le nombre de quintaux pour lequel aura été payé la totalité, le quart, le vingtième du droit, ou le double droit de reconnaissance, et le montant des différens droits payés sur le chargement, ainsi que du droit de reconnaissance pour le bateau.

Art. 73. Le patron ou conducteur pourra être obligé par chaque

Siebenter Titel.

Von Defraudationen der Schiffahrts-Abgaben.

Art. 71. Defraudationen der Rheinschiffahrts-Abgaben werden mit einer Geldbuße bestraft, welche dem vierfachen Werthe der nicht gezahlten Abgaben gleichkommt. — Die Abgaben selbst sind hierbei allemal besonders nachzuzahlen.

Bei der Bestimmung der Geldstrafen nimmt man den ganzen Betrag der Abgaben zum Grunde, welche der Schiffspatron oder Führer an der Zollstelle, wo der Betrug entdeckt wird, zu unterschlagen versucht hat, und die an allen übrigen auf demselben Gebiete gelegenen Zollstellen wirklich unterschlagen worden sind.

Entdeckt sich bei dieser Untersuchung, daß auch ein anderer Rheinstaat, oder mehrere, von dem Schiffspatrone oder Führer an ihren Rechten verkürzt worden sind: so wird das aufgenommene Protokoll den betheiligten Zollämtern in beglaubigter Form mitgetheilt und zugleich die Strafe für ihre Rechnung miterhoben. — Der Schiffspatron oder Führer wird jedoch aus diesem Grunde an der Fortsetzung seiner Fahrt nicht gehindert.

Art. 72. Dem Schiffspatrone oder Führer ist an jeder Zollstelle über die dort geschehene Zahlung eine Quittung auszufertigen und überdies die geleistete Zahlung unter sein Manifest zu vermerken.

Diese Quittungen müssen genaue Angaben der Zahl von Zentnern, wofür das Ganze, das Viertheil oder der zwanzigste Theil des Rheinzolles, oder die doppelte Schiffsgebühr entrichtet worden ist; auch den Betrag der verschiedenen, sowohl an Rheinzoll für die Ladung, als an Schiffsgebühr geleisteten Zahlungen enthalten.

Art. 73. Der Schiffspatron oder Führer kann auch an jeder Zollstelle ange-

bureau de perception, de prouver par la représentation de ses quittances, qu'il a acquitté les droits de navigation et de reconnaissance à tous les bureaux, où il était tenu d'en payer. Faute de produire ces quittances, il sera, jusqu'à ce qu'il se soit justifié, regardé comme fraudeur, et tenu de payer provisoirement l'amende fixée par l'article 71.

Art. 74. Le patron ou conducteur qui passera devant un bureau sans s'y présenter pour le payement des droits, avec exhibition de son manifeste, ou qui en partira avant d'avoir effectué le payement, encourra la peine portée par l'art. 71. ci-dessus, à moins qu'il n'y ait été contraint par une force majeure et apparente, afin de sauver son bateau, le chargement ou l'équipage. En pareil cas il suffira, que le patron ou conducteur se présente au bureau de perception, aussitôt que l'embarcation, les marchandises ou l'équipage auront été mis en lieu de sûreté.

Art. 75. Si lors du débarquement ou par la vérification du poids des marchandises déchargées, il est reconnu que le nombre des collis trouvés dans le bâtiment, leur désignation ou la nature des marchandises n'est point conforme au manifeste, il sera procédé avant toutes choses, à la recherche des causes de cette différence.

Art. 76. Le patron ou conducteur, dans le manifeste duquel il y aurait omission totale de quelques collis ou autres articles de son chargement, aura encouru l'amende portée par l'article 71 ci-dessus à raison des droits, auxquels les objets soustraits auraient été soumis.

halten werden, durch seine Quittung zu beweisen, daß er überall, wo er schuldig war, den Rheinzoll und die Schiffsgebühr bezahlt habe. — Wer eine oder mehrere dieser Quittungen nicht beibringen kann, wird bis zum Beweise des Gegentheils als Defraudant angesehen und hat einstweilen die nach Artikel 71 verwirkte Strafe zu erlegen.

Art. 74. Wer bei einem Zollamte vorbeifährt, ohne zur Entrichtung der Abgaben sich angemeldet und sein Manifest vorgezeigt zu haben, oder wer vor geschehener Entrichtung der Abgaben von einem Zollamte wieder abfährt, verfällt in die oben Artikel 71. festgesetzte Strafe; es sey denn, daß er, um das Schiff, die Ladung oder die Schiffsmannschaft zu retten, durch einen unausweichlichen und klar zu erkennenden Nothfall dazu gezwungen gewesen. Unter solchen Umständen ist es genug, wenn er bei dem Rheinzollamte sich anmeldet, sobald das Schiff, die Güter und die Mannschaft in Sicherheit gebracht sind.

Art. 75. Ergiebt es sich bei dem Ausladen des Schiffes oder beim Abwiegen der ausgeladenen Güter, daß die Anzahl der auf dem Schiffe befindlichen Kolli, deren Bezeichnung, oder die Gattung der Waaren, von den im Manifest angegebenen verschieden sind: so wird vor allem untersucht, wovon der Unterschied herrühre.

Art. 76. Sind in dem Manifeste ganze Ladungs-Artikel oder Kolli ausgelassen: so hat der Schiffspatron oder Führer die im Artikel 71. bestimmte Geldstrafe nach Verhältniß der Abgaben verwirkt, welche von den im Manifeste verschwiegenen Ladungs-Artikeln hätten gezahlt werden müssen.

Art. 77. Si dans le poids porté au manifeste, il y avait une différence telle qu'on ne saurait la regarder comme l'effet du hasard, l'amende sera payée pour l'excédent du poids. Si au contraire la différence est de si peu d'importance, qu'elle ne puisse être regardée comme provenant d'une intention de fraude, il y aura seulement lieu au payement du droit simple sur l'excédent pour tous les bureaux ressortissant du même Gouvernement.

Art. 78. Si au lieu d'une marchandise soumise à un droit plus fort, le manifeste en désigne une moins imposée, dans ce cas l'amende sera réglée d'après le montant réel des droits dûs sur les articles, qui n'ont pas été dûment déclarés.

Art. 79. Le patron ou conducteur sera dans tous les cas responsable des amendes encourues, sauf son recours contre ceux, qui par des déclarations inexactes l'auraient induit en erreur, et lui auraient occasionné des pertes.

Art. 80. Quant aux peines, que le patron ou conducteur encourt par suite de fausses déclarations et autres contraventions relatives aux droits d'entrée et de sortie territoriaux, on renvoie au titre trois ci-dessus, le présent réglement ne devant porter aucune atteinte aux lois particulières de chaque Etat riverain par rapport aux douanes.

Titre VIII.

Du jugement des contestations en matière de navigation du Rhin.

Art. 81. Avant la mise à exécution du présent réglement, il sera désigné dans chaque port d'embarquement et de débarquement, ainsi que dans

Art. 77. Ist das Gewicht im Manifeste unrichtig ausgedrückt, und ist die Verschiedenheit von der Art, daß man sie nicht als die Folge eines bloßen Zufalls ansehen kann: so zahlt der Schiffspatron oder Führer die Geldstrafe nach Verhältniß des Mehrgewichts. — Ist dagegen die Verschiedenheit so unerheblich, daß eine ihr zum Grunde liegende Absicht zu defraudiren, nicht angenommen werden kann: so findet nur eine Nachzahlung des einfachen Zollbetrages für das Mehrgewicht bei den einer und derselben Landesherrschaft angehörigen Zollstellen statt.

Art. 78. Wenn statt einer einem höheren Zolle unterworfenen Waare, das Manifest eine niedriger besteuerte angiebt: so wird die Geldstrafe nach dem wahren Ertrage der unrichtig angegebenen Artikel berechnet.

Art. 79. Der Schiffspatron oder Führer haftet in jedem Falle für die Strafe; ihm bleibt indessen der Regreß wider diejenigen vorbehalten, welche durch unrichtige Angaben ihn in Irrthum geführt und zu Schaden gebracht haben.

Art. 80. In Beziehung auf die Strafen, welchen der Schiffspatron oder Führer bei den Landes-Ein- und Ausfuhrzöllen, durch unrichtige Erklärungen und andere Kontraventionen sich aussetzt, wird auf den dritten Titel verwiesen, und soll durch die gegenwärtige Ordnung den in jedem Rheinstaate geltenden Steuergesetzen kein Eintrag geschehen.

Achter Titel.

Von den Gerichten in streitigen Rheinschiffahrts-Angelegenheiten.

Art. 81. Ehe die gegenwärtige Ordnung in Vollzug tritt, soll an jedem Ein- oder Abladehafen, oder in jedem Gemeindebezirke, worin sich ein Rheinzollamt be-

chaque commune, où il y aura un bureau de perception, un fonctionnaire de l'ordre judiciaire, résidant soit dans la même commune, soit le plus près possible, qui sera chargé d'instruire et de juger en première instance, comme causes sommaires:

a) toutes les contraventions aux dispositions de ce réglement, en prononçant les peines encourues de ce chef, à moins que le patron ou conducteur ne s'y soumette volontairement;

b) toutes les contestations au sujet du payement et de la quotité des droits de navigation, de grue, de balance, de port et de quai;

c) toutes les entraves que des particuliers auraient mises à l'usage des chemins de halage;

d) les plaintes portées contre les propriétaires de chevaux de trait, employés à la remonte des bateaux, pour dommages causés aux propriétés et géneralement toute autre plainte pour dommages causés par la négligence des conducteurs des bateaux et des trains pendant leur voyage, ou en abordant.

Les nom et demeure du juge des droits de navigation seront affichés dans le bureau.

Art. 82. Les juges des droits de navigation seront déclarés comme tels par le Gouvernement, qui les aura désignés ou institués.

Ils prêteront serment non seulement de rendre justice avec célérité et impartialité à tous, sans acception de personnes; mais ils promettront particulièrement de se conformer exactement aux dispositions du présent réglement pour tous les cas qui y sont prévus.

findet, ein daselbst oder doch so nahe als möglich wohnender, auch außerdem einem richterlichen Amte vorstehender Beamter ernannt werden, zur summarischen Behandlung und Entscheidung in erster Instanz:

a) aller Kontraventionen gegen die Bestimmungen dieser Schiffahrts-Ordnung und der hierdurch verwirkten Strafen, insofern der Schiffspatron oder Führer sich denselben nicht freiwillig unterwirft;

b) aller Streitigkeiten wegen Zahlung der Rheinschiffahrts-, Krahn-, Waage-, Hafen-, und Werft- oder Bohlwerks-Gebühren und wegen ihres Betrages;

c) der von Privatpersonen unternommenen Hemmung des Leinpfades;

d) der den Eigenthümern der Zugpferde, bei dem Heraufziehen der Schiffe, zu Last gelegten Beschädigung an Grundeigenthum; so wie über jeden Schaden, den Schiffer oder Flößer, während der Fahrt oder beim Anlanden, durch ihre Fahrlässigkeit andern verursacht haben sollen.

Name und Wohnort des Zollrichters sollen im Zollamte angeschlagen werden.

Art. 82. Die Richter werden von dem Staate, der sie dazu bestimmt und anstellt, als solche erklärt.

Sie werden nicht nur im Allgemeinen eidlich darauf verpflichtet, daß sie jedem, ohne Unterschied der Person, schleunige und unpartheiische Gerechtigkeit widerfahren lassen wollen; sondern versprechen zugleich, in allen durch die gegenwärtige Ordnung vorgesehenen Fällen, die darin enthaltenen Bestimmungen zur Richtschnur zu nehmen.

Copie du procès-verbal de prestation du serment par les employés, sera adressée par le juge à l'inspecteur en chef de la navigation du Rhin, qui la présentera à la Commission centrale lors de sa prochaine réunion.

Art. 83. Les contestations qui s'éléveront dans les lieux mêmes, où les bureaux sont établis à raison des objets ci-dessus mentionnés, seront de la compétence exclusive du juge des droits de navigation qui y réside ou dont ces bureaux ressortissent en conformité de l'art. 81 ci-dessus.

En cas de plainte portée par un bureau pour raison de fraude de droits, le juge instruira non seulement sur les soustractions faites au bureau dont les employés ont rendu plainte, mais aussi sur celles que le patron ou conducteur pourrait avoir faites pendant le même voyage à tous les bureaux précédens du même territoire, pour être mises en ligne de compte lors de la fixation de l'amende.

Les plaintes contre les patrons, conducteurs de chevaux ou autres particuliers, pour entraves aux chemins de halage ou dommages causés aux propriétés foncières, seront du ressort du juge des droits de navigation résidant dans l'endroit le plus voisin de l'événement.

Art. 84. Les causes portées devant le juge des droits de navigation seront instruites comme matières sommaires. Les plaintes, les exceptions et tous les autres moyens seront proposés verbalement; il en sera dressé procès-verbal pour être de suite et d'après les circonstances procédé à la prononciation du jugement ou ordonné telles preuves, expertises etc. qu'il appartiendra.

Das Protokoll über die Verpflichtung des hierbei angestellten oder in der Folge dort eintretenden Personals wird von den Richtern selbst, dem Oberaufseher der Rheinschiffahrt zur Nachricht eingesendet und von diesem der Zentralkommission bei ihrer nächsten Zusammenkunft vorgelegt.

Art. 83. Streitigkeiten, welche über die oben erwähnten Gegenstände an der Zollstelle selbst entstehen, gehören ausschließlich zur Kompetenz des nach Artikel 81. daselbst angestellten Zollrichters.

Wird an einer Rheinzollstelle über Defraudation der Rheinschiffahrts-Abgaben geklagt: so untersucht der Richter nicht bloß den Betrug, den der Schiffspatron oder Führer an der Zollstelle selbst begangen haben soll, wo er zuerst beschuldiget wird, sondern auch die übrigen, auf derselben Fahrt an den vorherigen von ihm schon zurückgelegten Zollstellen desselben Gebietes begangenen Defraudationen, und bringt auch diese bei Bestimmung der Strafe in Anschlag.

Klagen wider Schiffspatrone, Führer der Leinpferde oder andere Privatpersonen, über Hemmung des Leinpfades, oder über Beschädigung an Grundeigenthum, sind bei dem zunächst wohnenden Zollrichter des Gebietes, wo sich der Vorfall ereignet hat, anzubringen.

Art. 84. Der Zollrichter untersucht die bei ihm angebrachten Streitigkeiten summarisch. — Klage, Antwort und alle weitern Ausführungen der Parteien werden mündlich angebracht und zu Protokoll genommen, worauf nach Verschiedenheit der Umstände entweder noch Beweis aufgenommen, Besichtigungen rc. gehalten, oder sogleich das Endurtheil erlassen wird.

Dans tous les cas le jugement soit définitif, soit interlocutoire ou préparatoire, énoncera les faits, qui ont donné lieu à la contestation, les questions à décider d'après le dire des parties et les motifs du jugement.

Les procédures ne donneront lieu, ni à l'usage de papier timbré, ni à l'application de taxes au profit des juges ou de leurs greffiers; les parties ne supporteront dès lors d'autres frais que ceux des témoins ou experts et de leur citation, et ceux de signification, de port de lettres etc.; le tout d'après les tarifs ordinaires en matière de procédure.

Au surplus le patron ou conducteur, ou le flotteur, ne pourra être empêché de continuer son voyage, à raison d'une procédure engagée, dès qu'il aura fourni le cautionnement fixé par le juge pour l'objet de la procédure.

Art. 85. Les jugemens prononcés par les juges des droits de navigation seront rendus au nom du souverain qui les a nommés. Ils seront néanmoins exécutoires sans nouvelle instruction dans tous les Etats riverains indistinctement, dès qu'ils seront passés en force de chose jugée, en observant toutefois l'ordre de procédure en vigueur dans chaque Etat.

Art. 86. Dans les causes ayant pour objet une valeur au-dessus de 50 francs, la partie qui aura succombé, pourra se pourvoir en appel. Conformément à l'art. 9 de la convention sur la navigation du Rhin, conclue à Vienne le Mars 1815, elle aura le choix de s'adresser pour cet effet à la Commission centrale, ou au tribunal supérieur du pays où le jugement aura été rendu. Mais comme la Commission centrale ne

In allen Fällen werden dem Urtheile, es sey definitiv oder nicht, die Thatumstände, welche den Streit veranlaßt haben, die Fragen, worauf es nach den beiderseitigen Verhandlungen ankam, und die Entscheidungsgründe eingerückt.

Bei diesem Verfahren findet weder der Gebrauch von Stempelpapier, noch die Anwendung von Sporteltaxen für die Richter oder ihre Gerichtsschreiber Statt; die Parteien haben keine andere Kosten als solche zu tragen, die durch Zeugen oder Sachverständige und deren Vorladung, durch Insinuationen, Porto ꝛc. veranlaßt, und nach der für andere Streitsachen eingeführten Taxordnung erhoben werden.

Ueberdies kann der Schiffspatron oder Führer, oder der Flößer, wegen einer eingeleiteten Untersuchung an der Fortsetzung seiner Reise nicht verhindert werden, sobald er die von dem Richter für den Gegenstand der Untersuchung festgesetzte Kaution geleistet hat.

Art. 85. Die Urtheile der Rheinzollrichter werden unter der Autorität des Landesherrn erlassen; sie sind gleichwohl, sobald sie rechtskräftig geworden, auch auf dem Gebiete jedes andern Rheinstaates, ohne weitere Untersuchung, jedoch immer nach der in jedem Staate gültigen Prozeß-Ordnung, vollstreckbar.

Art. 86. Hatte die Klage einen Werth von mehr als fünfzig Franken zum Gegenstande: so bleibt es dem unterliegenden Theile unbenommen, wider das Urtheil der ersten Instanz die Berufung einzulegen. Er hat deshalb nach dem 9ten Artikel des Wiener Vertrags vom 24. März 1815. zwar unter der Zentral-Kommission und der höheren Instanz des Landes, wo das Urtheil ergangen ist, die Wahl; da jedoch die Zentral-Kommission sich nur einmal im Jahre versammelt und Gegenstände von mehrerer Wichtigkeit zu verhan-

se réunit qu'une seule fois par an, pour délibérer sur des objets d'une plus haute importance, en sorte qu'il lui serait impossible de terminer les causes d'appel avec autant de célérité qu'elles l'exigent, il est statué que dans les cas où l'appel sera porté devant la Commission, la partie, qui aura obtenu gain de cause, pourra demander l'exécution provisoire du jugement, et il sera laissé à la prudence des juges de l'accorder avec ou sans caution, en suivant à cet égard les règles du droit commun.

Art. 87. Chaque Etat riverain désignera une fois pour toutes le tribunal devant lequel seront portés les appels des jugemens de premiére instance, prononcés par les juges des droits de navigation de son territoire.

Ce tribunal ne pourra point siéger dans une ville trop éloignée de la rive du Rhin.

Art. 88. Les recours portés devant ce tribunal seront instruits selon les formes y établies. Lorsqu'au contraire la partie appelante se proposera de porter son appel devant la Commission centrale, l'acte d'appel sera dans les dix jours de la signification du jugement notifié dans la forme de procédure en vigueur dans chaque État, au juge, qui a prononcé le premier jugement et ce dans la personne de son greffier et à la partie intimée au domicile élu en première instance dans la même commune, ou à défaut d'élection de domicile au greffe.

Cet acte contiendra l'exposé sommaire des griefs et la déclaration que la cause sera continuée en appel devant la Commission.

deln hat, mithin solche Appellationssachen unmöglich so bald entscheiden kann, als es in diesen Sachen erforderlich ist: so wird in dem Falle, da der Appellant seinen Rekurs an die Zentral-Kommission nimmt, das Urtheil erster Instanz provisorisch vollstreckt; wobei es der Einsicht der Richter anheimgestellt bleibt, diese Vollstreckung nach Maaßgabe der Regeln des gemeinen Rechtes mit oder ohne vorhergegangene Sicherheitsleistung, zu verstatten.

Art. 87. In jedem Rheinstaate bestimmt der Landesherr ein- für allemal das Gericht, bei welchem die Appellationen gegen die in diesem Gebiete vor den Zollrichtern in erster Instanz gesprochenen Urtheile angebracht werden können.

Dieses Gericht darf seinen Sitz in keiner, von dem Rheinufer allzu entfernt liegenden, Stadt haben.

Art. 88. Wird die Appellation bei diesem Gerichte eingelegt: so hat der Appellant die dort hergebrachten Formen zu beobachten. Ist es dagegen die Absicht, die Berufung bei der Zentral-Kommission einzulegen: so wird der Akt, wodurch die Appellation eingelegt wird, in den nächsten zehn Tagen, von der Insinuation des Urtheils an zu rechnen, dem Gerichte, welches entschieden hat, nach der, durch die in dem betreffenden Staate gültige Prozeß-Ordnung, vorgeschriebenen Form in der Person des Gerichtsschreibers und dem obsiegenden Theile an dem in der ersten Instanz dort erwählten Domizil, oder in dessen Ermangelung, gleichfalls auf der Gerichtsschreiberei zugestellet.

Dieser Akt enthält eine summarische Anzeige der Beschwerden des Appellanten, nebst der Erklärung, daß die Appellation bei der Zentralkomission fortgesetzt werden solle.

Dans les quatre semaines à dater du jour de la signification de l'acte d'appel, l'appelant remettra au juge, qui a rendu le premier jugement, un exposé par écrit de ses griefs; l'intimé sera tenu d'y répondre dans le délai, qui lui sera fixé à cette fin et sera le tout ensemble les pièces de procédure de première instance transmis à l'inspecteur en chef de la navigation du Rhin, qui les soumettra au jugement de la Commission centrale, lors de sa première réunion.

Faute par l'appelant, de se conformer aux formalités prescrites par le présent article, l'appel sera regardé comme non avenu et l'appelant en sera déchu.

Der Appellant übergiebt zugleich in den nächsten vier Wochen nach der geschehenen Insinuation des Appellations-Aktes eine schriftliche Ausführung seiner Beschwerden bei dem Richter, der in der ersten Instanz erkannt hat. Der Appellat antwortet darauf in der ihm vorzubestimmenden Frist. — Die Verhandlungen werden darauf mit den vorherigen Akten dem Ober-Aufseher der Rheinschiffahrt eingeschickt, der sie der Zentral-Kommission bei ihrer nächsten Zusammenkunft zur Entscheidung vorlegt.

Werden die in dem gegenwärtigen Artikel dem Appellanten vorgeschriebenen Formen nicht beobachtet: so wird die Appellation als aufgegeben und nichtig angesehen.

Titre IX.

Des attributions et devoirs de la Commission centrale, de l'inspecteur en chef et des autres employés des droits de navigation et de leur traitement.

Art. 89. Concourront chacun dans son ressort à l'exécution du présent réglement, savoir:

1) la Commission centrale,
2) l'inspecteur en chef de la navigation du Rhin,
3) quatre inspecteurs,
4) les receveurs et autres employés placés aux bureaux de perception ou ailleurs.

Art. 90. Chaque Etat riverain enverra annuellement un commissaire à la Commission centrale.

Les commissaires se réuniront régulièrement le 1 Juillet de chaque année à Mayence et seront tenus de terminer les affaires, qui leur seront soumises, dans le délai d'un mois. Si le nombre des affaires

Neunter Titel.

Von den Amtsbefugnissen und Pflichten der Zentral-Kommission, des Ober-Aufsehers und anderer bei der Rheinschiffahrt angestellter Beamten und deren Besoldung.

Art. 89. Zur Vollziehung der gegenwärtigen Ordnung konkurriren, jeder in dem ihm angewiesenen Wirkungskreise:

1) die Zentral-Kommission;
2) der Ober-Aufseher der Rheinschiffahrt;
3) vier Aufseher und
4) die auf den einzelnen Zollstellen oder sonst angestellten Zolleinnehmer und andere Beamten.

Art. 90. Von jedem Rheinstaate wird jährlich ein Bevollmächtigter zur Zentral-Kommission abgeordnet.

Diese Bevollmächtigten vereinigen sich regelmäßig jedes Jahr am 1sten Juli in Mainz, und müssen ihre Geschäfte innerhalb eines Monates beendigen. Sind dieser Geschäfte zu viel, als daß sie in einem Monate beendigt werden könnten:

ne permet pas de les terminer dans un mois, une nouvelle réunion aura lieu l'automne de la même année pour le terme d'un mois.

Art. 91. La Commission centrale se forme par la réunion de ses commissaires. Elle désignera par le sort celui de ses membres, qui, pendant la durée de chaque session, doit avoir la présidence dans les assemblées, l'expédition des objets des délibérations, la distribution des travaux préparatoires et la direction générale des travaux.

Un autre membre de la Commission, sur le choix duquel on tombera d'accord, se chargera des affaires du bureau, tiendra la plume dans les séances et fera expédier par les employés à ce nommés toutes les résolutions que la Commission centrale aura prises.

Art. 92. Les Commissaires actuellement réunis à Mayence nommeront, avant de se séparer, l'inspecteur en chef et lui remettront la garde des archives.

Ce fonctionnaire sera, de même que les autres inspecteurs, subordonné dans ses fonctions à la Commission centrale.

Art. 93. Les fonctions de la Commission centrale consisteront principalement: à se faire rendre compte de la manière, dont les dispositions du présent réglement ont été mises à exécution, à en proposer de nouvelles à ses hauts Commettans pour autant qu'elle l'aura jugé utile et nécessaire, à recommander aux autorités respectives l'accélération des ouvrages, soit au lit de la rivière, soit aux rives ou aux chemins de halage, tant de ceux indispensables que de ceux jugés avantageux aux progrès de

so versammeln sie sich nochmals im nächsten Herbste auf einen Monat.

Art. 91. Die Vereinigung dieser Abgeordneten bildet die Zentral-Kommission. — Das Loos bestimmt für die Dauer jeder Sitzung, wer bei derselben das Präsidium führen, die vorliegenden Gegenstände zum Vortrag bringen, die dazu erforderlichen Vorarbeiten unter die Mitglieder vertheilen und den Geschäftsgang leiten soll.

Ein anderes Mitglied, über dessen Wahl man sich zu einigen hat, übernimmt die Geschäfte des Sekretariats, führt in den Sitzungen die Feder und besorgt durch die von der Zentral-Kommission dazu bestimmten Schreiber die Ausfertigung aller Beschlüsse.

Art. 92. Die Kommission ernennt, ehe für diesmal die versammelten Kommissarien sich trennen, den Oberaufseher der Rheinschiffahrt und übergiebt demselben die Aufbewahrung ihres Archivs.

Dieser Beamte ist, gleich den übrigen Aufsehern, ihr in seinen Amtsverrichtungen untergeordnet.

Art. 93. Die Beschäftigung der Zentral-Kommission besteht vorzüglich darin, daß sie über die Art, wie die Bestimmungen der gegenwärtigen Ordnung bis dahin befolgt worden, Erkundigungen einzieht; bei ihren allerhöchsten und höchsten Kommittenten, insofern es nöthig oder nützlich seyn mag, neue Bestimmungen in Vorschlag bringt; den betreffenden Behörden die Beschleunigung der Arbeiten empfiehlt, die im Flußbette, zur Beschützung des Ufers oder an dem Leinpfade entweder dringend nöthig sind oder doch zur Beförderung der Schiffahrt mit Vortheil wür-

la navigation, et à rédiger le rapport détaillé prescrit par le 16me des articles spéciaux joints au traité de Vienne sur l'état de la navigation, son mouvement annuel, ses progrès et les changemens qui pourraient y avoir lieu.

Enfin elle aura à prononcer en dernier ressort sur les pourvois en appel, portés devant elle.

Art. 94. La Commission centrale prendra ses décisions à la pluralité absolue des voix, qui seront émises dans une parfaite égalité. Mais ses membres devant être regardés comme des Agents des Etats riverains, chargés de se concerter sur leurs intérêts communs, ses décisions ne seront obligatoires pour les Etats riverains, que lorsqu'ils y auront consenti par leur commissaire.

Elle ne pourra non plus émettre en son nom des lois et de nouvelles ordonnances, ni imposer à un Etat riverain quelconque de nouvelles obligations, qu'il prétendrait ne pas avoir contractées.

Art. 95. L'inspecteur en chef sera nommé à vie par la Commission centrale. Cette nomination aura lieu en conformité du 13me des articles spéciaux joints au traité de Vienne.

En conséquence sur 72 voix, le commissaire de Prusse en aura 24, le commissaire de France 12, le commissaire des Pays-Bas 12 et les commissaires des autres Etats allemands 24. Ces dernières seront reparties à proportion de l'étendue des possessions respectives sur la rive, de manière qu'il y aura 11 voix pour le commissaire de Bade, 6 pour le commissaire de la Hesse grand-ducale, 4 pour le

den vorgenommen werden können; und daß sie den im 16ten Artikel des Wiener Vertrags ihr vorgeschriebenen umständlichen Bericht über den Zustand der Rheinschiffahrt, ihre Fortschritte oder ihre Abnahme, und über die dabei etwa eintretenden Veränderungen entwirft.

Endlich entscheidet sie in letzter Instanz die bei ihr eingeführten Prozesse.

Art. 94. Alle Beschlüsse der Zentral-Kommission werden nach der absoluten Mehrheit der Stimmen abgefaßt, die in vollkommener Gleichheit abzugeben sind. — Ihre Beschlüsse erlangen jedoch für die Rheinuferstaaten alsdann erst Verbindlichkeit, wenn dieselben ihre Genehmigung dazu durch die betreffenden Kommissarien ertheilt haben; indem die Mitglieder der Zentral-Kommission nur als Agenten der Uferstaaten, welche sich über deren gemeinsame Interessen vereinbaren sollen, betrachtet werden können.

Die Kommission kann auch nicht in ihrem Namen Gesetze oder neue allgemeine Verordnungen erlassen, und eben so wenig einem Rheinstaate neue Verbindlichkeiten auferlegen, die dieser nie übernommen zu haben behauptet.

Art. 95. Die Zentral-Kommission ernennt den Oberaufseher auf Lebenszeit. Diese Ernennung geschieht nach Vorschrift des 13ten Artikels des Wiener Vertrages.

Demgemäß haben von überhaupt 72 Stimmen der Preußische Kommissarius 24; der Französische 12; der Niederländische Kommissarius 12, und die Kommissarien der übrigen deutschen Fürsten 24 Stimmen, welche letztere sich nach Verhältniß der Uferstrecken mit eilf Stimmen für den Badenschen, sechs für den Großherzoglich Hessischen, vier für den

commissaire de Bavière et 3 pour le commissaire de Nassau.

Art. 96. Le budget de la Commission pour les dépenses à supporter en commun, sera arrêté d'avance pour l'année suivante à l'assemble du 1er Juillet.

Les dépenses à supporter en commun se composent du traitement de l'inspecteur en chef, de sa pension s'il y a lieu et des frais de bureau.

Le traitement de l'inspecteur en chef et sa pension, s'il y a lieu, ainsi que ses autres dépenses de nature à être remboursées, seront supportés par les Etats riverains dans la même proportion qu'ils prennent part à sa nomination d'après l'article précédent.

Les Etats riverains contribueront par portions égales aux frais de chancellerie de la Commission centrale lors de ses réunions annuelles.

Les payemens seront faits d'avance par trimestre et le plus tard au 24 Décembre, 24 Mars, 24 Juin et 24 Septembre de chaque année.

Les membres de la Commission centrale veilleront à ce que les quote-parts de leurs Hauts Commettans soient délivrées à tems et versées sans frais dans la caisse commune à Mayence. L'inspecteur en chef après en avoir retiré le montant de son traitement, employera le reste pour subvenir aux frais de chancellerie de la Commission.

Art. 97. Le traitement de l'inspecteur en chef sera de 12000 francs par an, y compris les frais de son propre bureau. Il jouira en outre dans l'exercice de ses fonctions de la franchise du port de lettres.

Art. 98. Il résidera à Mayence et correspondra avec les inspecteurs et avec les autorités désignées à cet effet par chaque Etat riverain. Son pre-

Bayerischen und drei für den Nassauischen Kommissarius vertheilen.

Art. 96. Der jährliche Bedarf der Zentral-Kommission zur Bestreitung der gemeinschaftlichen Kosten wird allemal zum voraus bei der Zusammenkunft vom 1sten Juli für das folgende Jahr bestimmt.

Zu den gemeinschaftlichen Kosten werden nur die Besoldung des Oberaufsehers, dessen etwanige Pension und die Kanzleikosten gerechnet.

Der Gehalt des Oberaufsehers der Rheinschiffahrt und seine etwanige Pension, so wie seine übrigen zur Vergütung geeigneten Ausgaben, werden von den Uferstaaten in dem Verhältnisse getragen, wie sie nach vorstehendem Artikel an der Ernennung jenes Beamten Theil nehmen.

Zu den Kanzleikosten der Zentral-Kommission, welche bei den jährlichen Zusammenkünften vorfallen, entrichtet jeder Uferstaat einen gleichen Antheil.

Die Zahlungen geschehen vierteljährig zum voraus, spätestens am 24sten Dezember, 24sten März, 24sten Juni und 24sten September jedes Jahrs für das folgende Quartal.

Die Mitglieder der Zentral-Kommission besorgen, daß der Antheil ihrer allerhöchsten und höchsten Kommittenten zu gehöriger Zeit an die gemeinschaftliche Kasse zu Mainz kostenfrei abgeliefert werde; der Oberaufseher empfängt hieraus seine Besoldung und bestreitet aus dem Ueberschusse die bei der Versammlung der Zentral-Kommission aufgegangenen Kanzleikosten.

Art. 97. Die Besoldung des Oberaufsehers besteht in 12,000 Franks jährlich mit Einschluß seiner eigenen Bureaukosten. Ihm wird in Dienstsachen die Portofreiheit gestattet.

Art. 98. Er hat seinen Wohnsitz in Mainz und korrespondirt mit den Aufsehern, so wie mit den von jedem Uferstaate bezeichneten Behörden. Seine Hauptpflicht

mier devoir consistera à faire cesser de suite les plaintes fondées en matière de navigation, qui lui seront adressées par les inspecteurs, les commerçans ou patrons ou conducteurs de navires.

Les parties qui se croiront lésées par suite de désordres ou abus arrivés dans un port, ou par l'introduction de nouvelles taxes au détriment de la navigation, soit par l'augmentation de celles existantes, ou enfin à raison de toute autre nouvelle charge imposée à la navigation, en quelques parties du Rhin et sous quelque prétexte que ce puisse être, pourront s'adresser, soit à l'autorité compétente du lieu et du district, soit à l'inspecteur dans le ressort duquel l'événement a eu lieu, et en cas qu'il ne leur serait pas rendu justice sur leurs plaintes, à l'inspecteur en chef.

Ce dernier pourra déléguer les inspecteurs et employés, afin de vérifier les faits et abus dénoncés.

Lorsque les plaintes ou faits lui paraîtront fondés, il en donnera connaissance à la première autorité départementale ou provinciale et en demandera justice.

En cas de refus il en fera son rapport à la Commission centrale pour par icelle être statué ce qu'il appartiendra.

Pour ne faire souffrir aucun retard à cette résolution, l'inspecteur en chef donnera en même tems avis de ce renvoi à l'autorité départementale ou provinciale, laquelle sera tenue de faire ses diligences pour transmettre le plus promptement possible au commissaire de son Souverain, les renseignemens ou instructions qui lui seront nécessaires.

ist, dafür zu sorgen, daß gegründeten Beschwerden, welche die Aufseher, die Handelsleute oder die Schiffspatrone und Führer in Angelegenheiten der Rheinschiffahrt bei ihm anbringen, schleunig abgeholfen werde.

Sollten in irgend einem Hafen Unordnungen und Mißbräuche sich einschleichen, an einem Orte auf dem Rheinstrome zum Nachtheile der Rheinschiffahrt, unter welchem Vorwande es immer sey, neue Abgaben eingeführt, die hier festgestellten erhöhet oder sonst der Rheinschiffahrt neue Lasten aufgebürdet werden: so steht es Jedem, der sich hierdurch verletzt glaubt, frei, sich an die betreffende Orts- oder Bezirks-Behörde, oder auch an den Aufseher der Rheinschiffahrt, in dessen Bezirk sich der Vorfall ereignet hat, und wenn hierauf den Beschwerden nicht abgeholfen wird, an den Oberaufseher zu wenden.

Letzterer kann zur Erörterung der ihm angezeigten Mängel und Beschwerden den Aufsehern und den Rheinzollbeamten Auftrag ertheilen.

Wenn derselbe die Angaben oder Klagen für begründet hält, hat er solche der betreffenden ersten Departemental- oder Provinzialbehörde bekannt zu machen und auf Abhülfe anzutragen.

Erfolgt die Abstellung nicht: so sind solche Beschwerden von ihm der Zentralkommission vorzulegen und bleibt deren weitere Entschließung abzuwarten.

Damit diese ohne Aufschub gefaßt werden kann, muß der Oberaufseher die Departemental- oder Provinzialbehörde auch davon in Kenntniß setzen, daß der streitige Gegenstand vor die Zentral-Kommission gelangen werde. Jener Behörde liegt es alsdann ob, zu veranlassen, daß der Bevollmächtigte des betreffenden Staats mit der erforderlichen Instruktion zeitig versehen werde.

La même marche sera observée dans le cas, où des obstacles survenus dans le lit du Rhin et qui embarrasseraient la navigation, ne seraient pas levés à la première occasion convenable qui se présente; que l'entretien des rives et des chemins de halage serait négligé; que les employés des droits de navigation par leur conduite donneraient lieu à des plaintes, ou qu'il serait mis de la part des douanes des entraves à la libre navigation du Rhin, en opposition avec le présent réglement.

Avant l'ouverture de chaque session, l'inspecteur en chef devra préparer tous les matériaux propres à faciliter les travaux de la Commission, à l'instruire à fond sur l'état, les défauts et les besoins de la navigation et à lui faire les propositions convenables sur les mesures, qu'il serait utile de prendre.

Art. 99. L'inspecteur en chef prêtera serment devant la Commission centrale entre les mains du président et s'obligera de remplir avec fidélité et exactitude tous les devoirs, qui lui sont imposés par le présent réglement.

Art. 100. Si la Commission croit devoir éloigner l'inspecteur en chef de son poste, elle pourra, suivant les circonstances, mettre en délibération, s'il sera simplement congédié ou traduit en jugement.

Dans le premier cas applicable également aux retraites pour cause d'infirmité, il jouira d'une pension, qui sera de la moitié du traitement, s'il n'a pas eu dix années de service et de deux tiers, s'il a servi dix années et au-delà.

Cette pension sera payée de la même manière que le traitement même.

Dans le second cas la Commission centrale décidera, en délibérant de

Eben dieses Verfahren hat statt, wenn Hindernisse, die im Flußbette entstehen und die Rheinschiffahrt beschwerlich machen, nicht zu der ersten gelegenen Zeit aus dem Wege geräumt; wenn die an dem Rheinufer und dem Leinpfade erforderlichen Reparaturen vernachlässiget werden; wenn die Rheinzollbeamten durch ihr Benehmen zu gegründeten Klagen Anlaß geben, oder die Steuerbeamten, der gegenwärtigen Ordnung zuwider, die Freiheit der Rheinschiffahrt verletzen sollten.

Vor der jährlichen Versammlung der Zentral-Kommission hält der Oberaufseher alle Materialien bereit, die dazu beitragen können, ihre Arbeiten zu erleichtern, sie über den Zustand der Rheinschiffahrt, ihre Mängel und Bedürfnisse gründlich zu unterrichten und ihr nützliche Vorschläge zu machen.

Art. 99. Der Oberaufseher legt seinen Amtseid vor der Zentral-Kommission in die Hände des Präsidenten ab und verspricht alle in der gegenwärtigen Ordnung ihm auferlegte Pflichten treu und genau zu erfüllen.

Art. 100. Hält die Zentral-Kommission für nöthig, den Oberaufseher von seinem Posten zu entfernen; so kann sie, nach Beschaffenheit der Umstände, darüber berathschlagen: ob er lediglich entlassen oder ob er vor Gericht gezogen werden soll.

Im ersten Falle erhält der Oberaufseher, wenn er noch nicht zehn Jahre gedient hat, die Hälfte, sonst aber zwei Drittel seiner bisherigen Besoldung als Gnadengehalt. — Eben dies geschieht, wenn er in Ruhestand deswegen gesetzt wird, weil ihm sein Gesundheitszustand nicht erlaubt, länger zu dienen.

Die also bewilligte Pension wird auf eben diese Weise wie die Besoldung selbst, gezahlt.

Im zweiten Falle entscheidet die Zentral-Kommission in einer, nach Vorschrift

la manière prescrite par l'article 17. du traité de Vienne, c'est-à-dire, à la pluralité absolue des voix, quels seront les tribunaux qui le jugeront en première et seconde instance, et il sera traité ensuite conformément à la sentence, qui aura été prononcée.

Lorsqu'il s'agira de mettre aux voix l'éloignement de l'inspecteur en chef, il y sera procédé par la Commission centrale, de la manière prescrit par l'article 95. pour la nomination de ce fonctionnaire, qui cependant ne pourra perdre sa place, à moins, qu'il n'ait contre lui deux tiers du nombre des voix mentionnées dans l'article 95.

Art. 101. Le Rhin sera divisé en quatre districts d'inspection. Le premier s'étendra depuis l'endroit où le Rhin devient navigable jusqu'à l'embouchure de la Lauter; le second de là jusqu'à l'embouchure de la Nahe; le troisième depuis la Nahe jusqu'à la frontière des Pays-Bas et le quatrième sur le reste de la rivière dans les Pays-Bas jusqu'à la mer.

Il sera nommé un inspecteur à vie pour chacune de ces inspections. La France et Bade nommeront le premier; la Baviere, Hesse grand-ducale et Nassau le second; la Prusse le troisième et les Pays-Bas le quatrième.

Le traitement des inspecteurs ainsi que leur pension, s'il y a lieu, sera à la charge des Etats qui les auront nommés. Ces Etats leur assigneront en même tems leurs résidence dans une des villes de commerce de leur inspection.

Les inspecteurs jouiront dans l'exercice de leurs fonctions, de la franchise du port de lettres pour l'étendue de tous les Etats riverains.

Art. 102. Les inspecteurs prêteront serment à la diligence des

des 17ten Artikels des Wiener Vertrages vorgenommenen Berathschlagung, und also nach absoluter Mehrheit der Stimmen, welche Gerichte in erster und zweiter Instanz ihn richten sollen, und er wird alsdann nach dem über ihn ausgesprochenen Urtheile behandelt.

Ueber die Frage, ob der Oberaufseher entlassen werden soll, wird von der Zentral-Kommission auf dieselbe Weise, wie bei Ernennung dieses Beamten (Artikel 95) abgestimmt. Er verliert jedoch seine Stelle nicht, wenn er nicht wenigstens zwei Drittel der im Artikel 95 bestimmten Anzahl von Stimmen gegen sich hat.

Art. 101. Der Rhein wird in vier Aufsichts-Bezirke getheilt. Der erste erstreckt sich von da, wo der Strom schiffbar wird, bis zum Ausflusse der Lauter; der zweite von dort bis zum Ausflusse der Nahe; der dritte von der Nahe bis zur Niederländischen Gränze, und der vierte auf den übrigen Theil des Stromes im Niederländischen Gebiete bis in's Meer.

Für jeden dieser Bezirke wird ein besonderer Aufseher für die Rheinschiffahrt auf Lebenszeit ernannt. Frankreich und Baden ernennen den ersten; Bayern, Großherzogthum Hessen und Nassau den zweiten; Preußen den dritten und die Niederlande den vierten.

Jeder Aufseher erhält seine Besoldung und seine etwanige Pension von den Staaten, welche ihn ernannt haben. Von diesen wird ihm auch sein Wohnsitz in einer rheinischen Handelsstadt seines Bezirkes angewiesen.

In Dienstsachen wird den Aufsehern in allen Rheinstaaten die Porto-Freiheit gestattet.

Art. 102. Das Amt des Aufsehers, welcher dazu von den Staaten, die ihn

Etats, qui auront concouru à leur nomination, de se conformer en tout au présent réglement. Leurs fonctions consisteront à faire deux fois par année la tournée de leur inspection, à reconnaître l'état du lit du Rhin et les obstacles que la navigation peut rencontrer, à visiter les chemins de halage et à adresser à leurs Gouvernemens des rapports détaillés et circonstanciés sur tous ces objets, de même que sur les contraventions au présent réglement, qu'ils auront remarquées dans leur tournée, ou dont ils seraient instruits par d'autres voies en les faisant cesser immédiatement, en tant qu'ils y seront autorisés. Ils instruiront l'inspecteur en chef du résultat de leurs opérations.

Ils ne pourront recevoir aucune rétribution pour raison des plaintes portées devant eux.

Art. 103. Chaque Etat riverain nommera le nombre des employés des droits de navigation du Rhin nécessaire au service régulier de ses bureaux et à la prompte expédition des patrons ou conducteurs et leur fera prêter serment de se conformer au présent réglement.

Le montant de leurs traitemens et de leurs pensions, en cas de retraite, sera également réglé par le Souverain au service duquel ils sont attachés.

Dans aucun cas il ne pourra leur être alloué des droits casuels, qui seraient en tout ou en partie à la charge des patrons ou conducteurs.

Lorsqu'un bureau appartiendra à plusieurs Etats, il leur sera libre de s'entendre sur le mode de concourir à la nomination des employés.

Art. 104. Les employés des droits de navigation, quelque soit leur

ernannt haben, auf die gegenwärtige Ordnung verpflichtet wird, besteht darin, den ihm angewiesenen Bezirk zweimal im Jahre zu bereisen; die in dem Flusse entstandenen Schiffahrts-Hindernisse zu untersuchen; den Zustand des Leinpfades in Augenschein zu nehmen, und hierüber sowohl, wie über alle der gegenwärtigen Ordnung zuwiderlaufende Mängel, die er entweder auf seinen Reisen entdeckt, oder durch eingezogene Berichte vernimmt, seine Regierung durch genaue Berichte zu benachrichtigen, oder, sofern er von ihr dazu ermächtigt ist, diese Mängel sogleich abzustellen. Ueber den Erfolg seiner Bemühungen und Vorschläge benachrichtigt er den Ober-Aufseher.

Die Aufseher dürfen wegen der bei ihnen angebrachten Beschwerden keine Sporteln annehmen.

Art. 103. Jeder Staat ernennt selbst die an den Zollstellen seines Gebietes zum regelmäßigen Dienste und zur schnellen Abfertigung der Schiffspatrone oder Führer erforderlichen Zollbeamten, und verpflichtet sie eidlich auf die gegenwärtige Ordnung.

Die Bestimmung ihrer Besoldungen und ihrer Pensionen, wenn sie in Ruhestand versetzt werden, bleibt ebenfalls dem Gutbefinden des Landesherrn einzig anheim gestellt.

Neben-Emolumente, wozu der Schiffspatron oder Führer etwas beizutragen hätte, dürfen in keinem Falle eingeführt werden.

Wo der Rheinzoll für gemeinschaftliche Rechnung mehrerer Rheinstaaten erhoben wird, bleibt es den betreffenden Regierungen überlassen, sich über ihre gegenseitige Konkurrenz zu den Ernennungen zu vereinigen.

Art. 104. Die Rheinschiffahrts-Beamten, zu welcher Klasse sie immer gehö-

grade, ne pourront trafiquer eux-mêmes, ni s'associer à aucun commerce, même en commandite ou en participation.

Les concussions et la corruption, dénominations sous lesquelles sera également comprise toute acceptation de cadeaux quelconques, offerts par les redevables des droits de navigation eux-mêmes ou par d'autres personnes pour leur compte, entraineront dans tous les cas la destitution, sans préjudice des autres peines portées par la loi.

Art. 105. Tous les employés des droits de navigation sont tenus de faire leur service en personne. Lorsqu'ils désireront obtenir un congé pour un tems limité, ils devront s'adresser à leur supérieur immediat, qui prendra des mesures, pour assurer la continuation régulière du service, dont l'employé absent est chargé.

Les inspecteurs s'adresseront à cette fin aux autorités compétentes de leurs Gouvernemens respectifs, sauf à en donner connaissance à l'inspecteur en chef.

Art. 106. Toutes les dépenses locales, y compris les traitemens et pensions des employés des droits de navigation, sont à la charge exclusive des Etats, auxquels appartient la perception des droits.

Art. 107. Il n'y aura pas d'uniforme déterminé pour les employés des droits de navigation, le soin en étant abandonné à chaque Gouvernement riverain.

Les bateaux et nacelles des droits de navigation porteront le pavillon de celui des Etats riverains, auquel ils appartiennent, mais pour les désigner comme destinés au service des droits de navigation, il y sera ajouté le mot „Rhenus."

ren, dürfen weder selbst Handel treiben, noch sich mit einer Handlung verbinden, selbst nicht als Kommandit-Gesellschafter oder Theilhaber.

Konkussion oder Bestechung, zu welcher letzteren Klasse auch jede Annahme eines Geschenkes von Zollpflichtigen oder für deren Rechnung gehört, ziehen auf jeden Fall, vorbehaltlich der übrigen gesetzlichen Strafen, die Dienstentsetzung nach sich.

Art. 105. Alle Rheinzollbeamten sind schuldig, ihren Dienst in eigener Person zu versehen. — Wünschen sie auf bestimmte Zeit Urlaub zu erhalten: so haben sie sich deshalb an ihren unmittelbaren Vorgesetzten zu wenden, welcher alsdann durch zweckdienliche Maaßregeln für die regelmäßige Fortsetzung des dem abwesenden Zollbeamten obliegenden Dienstes Sorge trägt.

Die Aufseher wenden sich zu diesem Behufe an die kompetente Behörde ihrer resp. Regierung, müssen aber auch dem Oberaufseher davon Kenntniß geben.

Art. 106. Alle Lokallasten, wozu auch die Gehälter und Pensionen der Zollbeamten zu rechnen, sind ausschließlich für Rechnung der Staaten, welchen die Abgaben gehören.

Art. 107. Jeder Regierung der Uferstaaten bleibt es überlassen, welche Uniform sie ihren Rheinzollbeamten geben will. — Eine allgemeine Uniform für sämmtliche Rheinzollbeamte wird nicht eingeführt.

Die Schiffe und Nachen der Rheinzollverwaltung führen die Flagge desjenigen Staates, welchem sie angehören; jedoch zur Bezeichnung ihrer Bestimmung für die Rheinzollverwaltung, mit dem Zusatze des Wortes „Rhenus."

Art. 108. S'il arrive (ce qu'à Dieu ne plaise) que la guerre vienne à avoir lieu entre quelques-uns des Etats situés sur le Rhin, la perception des droits de navigation continuera à se faire librement, sans qu'il y soit apporté d'obstacle de part ni d'autre.

Les embarcations et personnes employées au service des droits de navigation jouiront de tous les privilèges de la neutralité; il sera accordé des sauvegardes pour les bureaux et les caisses des droits de navigation.

Titre X.

De la mise a exécution des dispositions précédentes.

Art. 109. Le présent réglement aura force de convention et ne pourra subir des changemens que d'un commun accord.

Les expéditions authentiques ratifiées par les Etats riverains en seront échangées à Mayence dans l'espace de deux mois à dater de la signature.

Il sera mis à exécution le trente-unième jour après l'échange des ratifications. Seront abolis à partir du même jour tous les droits actuellement existans sur la navigation du Rhin, qui ne sont pas expressément conservés par le présent réglement.

Mayence, le 31. Mars 1831.

(L. S.) *Büchler.*
(L. S.) *de Nau.*
(L. S.) *Engelhardt.*
(L. S.) *George Charles Aug. Verdier.*
(L. S.) *de Roessler.*
(L. S.) *J. Bourcourd.*
(L. S.) *Henri Delius.*

Art. 108. Sollte zwischen einem oder dem andern Rheinuferstaate (was Gott verhüten wolle) ein Kriegszustand eintreten: so dauert die freie Erhebung der Rheinzollabgaben fort, ohne daß derselben von einem oder dem andern Theile Hindernisse in den Weg gelegt werden dürften.

Den im Verwaltungsdienste der Rheinzollabgaben verwendeten Schiffen und angestellten Personen kommen alle Vorrechte der Neutralität zu statten; auch werden Schutzwachen (Sauvegardes) für die Rheinzollstellen und Kassen bewilliget.

Zehnter Titel.

Von der Vollziehung vorstehender Bestimmungen.

Art. 109. Diese Rheinschiffahrtsordnung gilt als ein Vertrag, der nur mit allseitiger Bewilligung eine Abänderung erleiden kann.

Die von den Staaten des Rheins genehmigten und mit der Ratifikation versehenen Urkunden desselben werden, längstens in zwei Monaten vom Tage der Unterzeichnung an zu rechnen, in Mainz ausgewechselt.

Den ein und dreißigsten Tag nach erfolgter Auswechselung wird die Ordnung in Vollzug gesetzt. Alle auf der Rheinschiffahrt bis jetzt haftende Lasten, welche darin nicht ausdrücklich beibehalten sind, sind von eben diesem Tage an abgeschafft.

Mainz, den 31sten März 1831.

(L. S.) Büchler.
(L. S.) von Nau.
(L. S.) Engelhardt.
(L. S.) Georg Karl August Verdier.
(L. S.) von Rößler.
(L. S.) J. Bourcourd.
(L. S.) Heinrich Delius.

Litt. A.

Tableau

des articles de commerce, qui payeront lors de leur passage par le territoire des Pays-Bas, depuis

Krimpen ou Gorcum,

jusqu'à la pleine mer

un droit fixe plus ou moins élevé que celui établi par l'article 4. de la convention relative à la navigation du Rhin

à $13\frac{1}{4}$ Cents par 50 livres des Pays-Bas pour la remonte,
et - 9 - - - - - - - - descendente.

I. Articles qui payeront un droit fixe plus élevé.

		Taux du droit à payer par quintal de 50 livres des Pays-Bas poids brut tant pour la remonte que pour la descente.
1. Thé	boë et congo gros	fl. 1. 48 Cent.
	toutes autres espèces de thé	- 2. 80 -
2. Sel	brut	- — 90 -
	raffiné	- 7. 20 -

Litt. A.

Nachweisung

derjenigen Handels-Artikel, welche bei ihrem Durchgange durch das Niederländische Gebiet von

Krimpen oder Gorcum

bis in's offene Meer

an festbestimmter Abgabe mehr oder weniger als den, durch den Artikel 4. des Rheinschiffahrts-Vertrages festgestellten Abgabensatz
von $13\frac{1}{4}$ Cents für 50 Pfund Niederländischen Gewichtes stromaufwärts,
= 9 = = = = = = stromabwärts
zu zahlen haben.

---

1. Handels-Artikel, die einem höheren Satze an festbestimmter Abgabe unterliegen:

		Betrag des Abgaben-Satzes für einen Zentner von 50 Pfund Niederländisch Brutto-Gewichtes, sowohl für die Fahrt aufwärts als für die Fahrt abwärts.
1. Thee	Boë und groben Congo	1 Guld. 48 Centen.
	alle andere Theesorten	2 = 80 =
2. Salz	rohes Kochsalz	- = 90 =
	raffinirtes Kochsalz	7 = 20 =

II. Articles, qui payeront un droit fixe moins élevé:

	Taux du droit à payer par quintal ou 50 livres des Pays-Bas poids brut. Pour la remonte.	Pour la descente.
1. Cendres non lessivées 2. Fer en gueuses et fer non ouvré 3. Minerai de calamine 4. Bleds de toute espèce 5. Légumes secs 6. Ecorces à tan 7. Farines et gruaux de toute espèce 8. Poix 9. Semences et graines de toute espèce 10. Pierres de taille, à carreler, meules, pierres à aiguiser 11. Goudron	$3\frac{1}{2}$ cents.	$2\frac{1}{2}$ cents.
12. Terre et roche alumineuse 13. Bois à brûler de toute espèce et charbons de bois 14. Tous les minérais, non spécialement nommés 15. Plâtre 16. Chaux 17. Tuiles et briques de toute espèce 18. Houille 19. Ardoises 20. Poterie commune 21. Tourbe et charbons de tourbe 22. Terres et pierres vitrioliques	1 cent.	$\frac{3}{4}$ cent.
23. Beurre frais en pièces isolées 24. Engrais et amendemens, tels que cendres lessivées, vidanges de fabriques et marnes, fumiers etc. 25. Oeufs 26. Terres ordinaires, telles que sable, terre grasse etc. 27. Fascines à épines 28. Poissons vivans 29. Herbes à pature, foin et roseaux 30. Herbes potagères et produits de jardin, tels que des fleurs, des légumes, des racines comestibles 31. Volaille 32. Lait 33. Fruits frais 34. Pierres à bâtir et à paver 35. Paille et chaume 36. Animaux vivans	$\frac{6}{10}$ cent.	$\frac{6}{10}$ cent

III. Le droit fixe sur les bois de charpente et de construction se payera à l'aune cube des Pays-Bas en suivant les proportions fixées par l'addition Litt. C. au tarif du droit ordinaire de navigation sur le Rhin.

Signé: *Büchler. de Nau. Engelhardt. Verdier. de Roessler. J. Bourcourd. Delius.*

II. Handels-Artikel, die einem niedrigeren Satze an festbestimmter Abgabe unterliegen:	Betrag des Abgaben-Satzes für einen Zentner oder 50 Pfund Niederländ. Brutto-Gewichtes. Für die Fahrt aufwärts.	Für die Fahrt abwärts.
1. Unausgelaugte Asche		
2. Gußeisen in Gänsen und Masseln, und Roheisen		
3. Galmeierz		
4. Getreide aller Art		
5. Getrocknete Hülsenfrüchte		
6. Lohrinde		
7. Mehl und Grütze aller Art	3½ Centen.	2½ Centen.
8. Pech		
9. Sämereien aller Art		
10. Behauene Bruchsteine zu Fußböden, Mühlensteine, Schleifsteine,		
11. Theer		
12. Alaunerde und Alaunsteine		
13. Brennholz von allen Gattungen und Kohlen daraus		
14. Alle nicht besonders genannte rohe Erze		
15. Gips		
16. Kalk		
17. Gebrannte Steine aller Art	1 Cent.	¾ Cent.
18. Steinkohlen		
19. Schiefersteine		
20. Gemeine Töpferwaare		
21. Torf und Torfkohlen		
22. Vitriolsteine oder Vitriolerde		
23. Frische Butter in einzelnen Stücken		
24. Dünger aller Art, als: ausgelaugte Asche, Abfälle von Fabriken zum Düngen, Mergel, Stallmist u. s. w.		
25. Eier		
26. Gemeine Erden, wie Sand, Lehm ꝛc.		
27. Faschinen zum Wasserbau		
28. Lebende Fische		
29. Futterkräuter, Heu und Schilf		
30. Frische Gartengewächse, als: Blumen, Gemüse, genießbares Wurzelwerk	$\frac{6}{10}$ Cent.	$\frac{6}{10}$ Cent.
31. Geflügel		
32. Milch		
33. Frisches Obst		
34. Gebrochene Bau- und Pflastersteine		
35. Stroh und Spreu		
36. Lebende Thiere		

III. Von Bau- oder Nutzholz wird die festbestimmte Abgabe nach der Niederländischen Kubik-Elle und nach den, im Tarife der gewöhnlichen Rhein-Zollabgaben sub Litt. C. festgesetzten Verhältnissen entrichtet.

Gez.: Büchler. von Rau. Engelhardt. Verdier. von Roessler. J. Bourcourd. Delius.

Litt. B.

Tarif

des droits de reconnaissance, payables à chaque bureau de perception, en proportion de la capacité des embarcations, naviguant sur le Rhin.

Pour une embarcation de	Francs.	Cts.
50 à 300 quintaux de 50 kilogrammes	—	10
300 - 600 - - - -	—	90
600 - 1000 - - - -	1	83
1000 - 1500 - - - -	3	—
1500 - 2000 - - - -	4	50
2000 - 2500 - - - -	6	—
2500 - 3000 - - - -	7	50
3000 - 3500 - - - -	9	—
3500 - 4000 - - - -	10	50
4000 - 4500 - - - -	12	—
4500 - 5000 - - - -	13	50
5000 quintaux et au-dessus - -	15	—

Dans le cas où un bureau de perception serait entièrement supprimé, les droits de reconnaissance qui s'y percevaient jusqu'alors, seront perçus au bureau précédent pour les embarcations qui continueront leur voyage au delà du bureau supprimé.

Mayence le 31. Mars 1831.

Signe: *Büchler. de Nau. Engelhardt. Verdier. de Roessler. J. Bourcourd. Delius.*

Litt. B.

Tarif

der Gebühren, welche von den Schiffsgefäßen bei der Schiffahrt auf dem Rheine, nach Verhältniß ihrer Ladungsfähigkeit, an jeder Zollstelle zu erlegen sind.

Für ein Fahrzeug von	Franks.	Cts.
50 und unter 300 Zentnern, der Zentner zu 50 Kilog......	—	10
300 = = 600 = = = = = = ...	—	90
600 = = 1000 = = = = = = ...	1	83
1000 = = 1500 = = = = = = ...	3	—
1500 = = 2000 = = = = = = ...	4	50
2000 = = 2500 = = = = = = ...	6	—
2500 = = 3000 = = = = = = ...	7	50
3000 = = 3500 = = = = = = ...	9	—
3500 = = 4000 = = = = = = ...	10	50
4000 = = 4500 = = = = = = ...	12	—
4500 = = 5000 = = = = = = ...	13	50
5000 Zentnern und darüber = = = = = ...	15	—

Wird eine Zollstelle ganz aufgehoben: so werden die bisher daselbst erhobenen Schiffsgebühren an der vorhergehenden Zollstelle von denen Schiffen miterhoben, die ihre Fahrt über die aufgehobene Zollstelle hinaus fortsetzen wollen.

Mainz, den 31sten März 1831.

Gez.: Büchler. von Nau. Engelhardt. Verdier.
von Roessler. J. Bourcourd. Delius.

Litt. C.

Tarif
des droits de navigation du Rhin.

Pour tous les objets transportés par la Rhin, à moins que par une exception formelle à la règle, les droits n'aient été modérés, on payera par quintal:

	Pour la distance de	à	En descendant au bureau de	Cent.	Mill.	En remontant au bureau de	Cent.	Mill.
1	la frontière de Bade et de France	Brisac	Brisac	13	90	Brisac	20	90
2	Brisac	Strasbourg	Brisac	12	90	Strasbourg	19	40
3	Strasbourg	Neubourg	Strasbourg	15	16	Neubourg	22	80
4	Neubourg	Mannheim	Neubourg	22	52	Mannheim	33	87
5	Mannheim	Mayence	Mannheim	18	76	Mayence	28	21
6	Mayence	Caub	Mayence	8	95	Caub	13	45
7	Caub	Coblence	Caub	10	70	Coblence	16	09
8	Coblence	Andernach	Coblence	5	50	»	»	»
9	Coblence	Andernach	»	»	»	Andernach	8	30
10	Andernach	Linz	Andernach	3	10	Linz	4	70
11	Linz	Cologne	Linz	11	80	Cologne	17	70
12	Cologne	Düsseldorf	Cologne	11	60	Düsseldorf	17	40
13	Düsseldorf	Ruhrort	Düsseldorf	7	40	Ruhrort	11	10
14	Ruhrort	Wesel	Ruhrort	7	30	Wesel	11	»
15	Wesel	la frontière entre les Pays-Bas et la Prusse près de Schenkenschanz	Wesel	10	30	Emmerich	15	50
			En descendant le Leck au bureau de			En remontant le Leck au bureau de		
16	Lobith	Vreeswyk	Lobith	12	»	Vreeswyk	18	»
17	Vreeswyk	Krimpen	Vreeswyk	7	»	Krimpen	10	»
			En descendant le Waal au bureau de			En remontant le Waal au bureau de		
18	Lobith	Tiel	Lobith	11	»	Tiel	16	»
19	Tiel	Gorcum	Tiel	8	»	Gorcum	12	»

Litt. C.

Tarif
für den Rheinzoll.

Von allen Gegenständen, welche auf dem Rheine verschifft werden und die nicht ausdrücklich ausnahmsweise geringer belegt sind, wird für den Zentner an Rheinzoll erhoben:

	Für die Rheinstrecke		Bei der Fahrt					
	von	bis	abwärts an der Zollstelle zu	Cent.	Mill.	aufwärts an der Zollstelle zu	Cent.	Mill.
1	der Badisch-Französischen Gränze	Breisach	Breisach	13	90	Breisach	20	90
2	Breisach	Straßburg	desgl.	12	90	Straßburg	19	40
3	Straßburg	Neuburg	Straßburg	15	16	Neuburg	22	80
4	Neuburg	Mannheim	Neuburg	22	52	Mannheim	33	87
5	Mannheim	Mainz	Mannheim	18	76	Mainz	28	21
6	Mainz	Caub	Mainz	8	95	Caub	13	45
7	Caub	Coblenz	Caub	10	70	Coblenz	16	09
8	Coblenz	Andernach	Coblenz	5	50	»	»	»
9	Coblenz	Andernach	»	»	»	Andernach	8	30
10	Andernach	Linz	Andernach	3	10	Linz	4	70
11	Linz	Cöln	Linz	11	80	Cöln	17	70
12	Cöln	Düsseldorf	Cöln	11	60	Düsseldorf	17	40
13	Düsseldorf	Ruhrort	Düsseldorf	7	40	Ruhrort	11	10
14	Ruhrort	Wesel	Ruhrort	7	30	Wesel	11	»
15	Wesel	Niederländisch-Preuß. Grenze bei Schenkenschanz	Wesel	10	30	Emmerich	15	50
			Wenn den Leck abwärts gefahren wird, an der Zollstelle zu			Wenn den Leck aufwärts gefahren wird, an der Zollstelle zu		
16	Lobith	Vreeswyck	Lobith	12	»	Vreeswyck	18	»
17	Vreeswyck	Krimpen	Vreeswyk	7	»	Krimpen	10	»
			Wenn die Waal abwärts gefahren wird, an der Zollstelle zu			Wenn die Waal aufwärts gefahren wird, an der Zollstelle zu		
18	Lobith	Tiel	Lobith	11	»	Tiel	16	»
19	Tiel	Gorcum	Tiel	8	»	Gorcum	12	»

Exceptions.

A. Les articles suivans ne seront passibles que du payement du quart par quintal des droits respectift fixés par le tarif ci-dessus:

1) Cendres non lessivées;
2) Fer en gueuse et fer non ouvré (Gufseisen in Gänsen u. Masseln, u. Roheisen);
3) Minerai de calamine;
4) Bleds de toute espèce;
5) Légumes secs;
6) Ecorces à tan;
7) Farines et gruaux de toute espèce;
8) Poix;
9) Semences et graines de toute espèce;
10) Pierres de taille à carreler, meules, pierres à aiguiser;
11) Goudron;
12) Sel.

B. Les articles suivans, du vingtième des droits respectifs fixés par le tarif ci-dessus;

1) Terre et roche alumineuse;
2) Bois à bruler de toute espèce et charbons de bois;
3) Tous les minerais non spécialement nommés;
4) Plâtre;
5) Chaux;
6) Tuiles et briques de toutes sortes;
7) Houille;
8) Ardoises;
9) Poterie commune;
10) Tourbe et charbons de tourbe;
11) Terres et pierres vitrioliques;

C. Le droit de navigation sur les bois de charpente et de construction se percevra au mètre cube, savoir;

1) Le mètre cube de bois de chène, orme, frêne, cérisier, poirier, pommier et de cournouiller, payera;
   a) en aval autant que quatre quintaux de marchandises, conformément à la première colonne du tarif ci-dessus;
   b) en amont autant que deux quintaux et demi de marchandises, conformément à la seconde colonne du dit tarif.

2) Le mètre cube de bois de pin, sapin, mélèze, hêtre, peuplier, érable et autres bois blancs ou bois résineux payera de même:
   a) en aval autant que deux quintaux de marchandises, conformément à la première colonne du tarif ci-dessus;

Ausnahmen.

A. Ein Viertel von obigen Tariffätzen wird entrichtet von:

1) ungelaugter Asche;
2) Gußeisen in Gänsen und Masseln, und Roheisen;
3) Galmei-Erz;
4) Getreide aller Art;
5) getrockneten Hülsenfrüchten;
6) Lohrinde;
7) Mehl und Grütze aller Art;
8) Pech;
9) Sämereien aller Art;
10) behauenen Bruchsteinen zu Fußböden, Mühlensteinen, Schleifsteinen;
11) Theer;
12) Salz;

B. Ein Zwanzigstel des Tarifsatzes wird entrichtet von:

1) Alaun-Erde und Alaun-Steinen;
2) Brennholz von allen Gattungen und Kohlen daraus;
3) allen, nicht besonders genannten, rohen Erzen;
4) Gips;
5) Kalk;
6) gebrannten Steinen aller Art;
7) Steinkohlen;
8) Schiefersteinen;
9) gemeiner Töpferwaare;
10) Torf und Torfkohlen;
11) Vitriol-Steinen oder Vitriol-Erde;

C. Es wird von Bau- oder Nutzholz der Zoll nach kubischem Maaße entrichtet, und zwar:

1) von Eichen-, Ulmen-, Eschen-, Kirschen-, Birn-, Apfel- und Kornelholz, von einem Kubikmeter:
   a) bei der Fahrt abwärts, so viel wie von vier Zentnern nach der ersten Geldspalte;
   b) bei der Fahrt aufwärts, so viel wie von zwei und einem halben Zentner nach der zweiten Geldspalte des vorstehenden Tarifs;
2) von Fichten-, Tannen-, Lerchen-, Buchen-, Pappeln-, Erlenholz und andern weichen und harzigen Holzarten, von einem Kubikmeter:
   a) bei der Fahrt abwärts, so viel wie von zwei Zentnern nach der ersten Geldspalte;

b) en amont autant qu'un quintal et un quart de marchandises conformément à la seconde colonne du dit tarif.

D. Au lieu de tout droit de navigation on ne payera que le double droit de reconnaissance tarifé, lorsque le chargement du bateau n'est composé que de:

1) Beurre frais en pièces isolées;
2) Engrais et amendemens, tels que cendres lessivées, vidanges de fabriques et marnes, fumiers;
3) Oeufs;
4) Terres ordinaires, telles que sable, terre grasse etc.;
5) Fascines à épines;
6) Poissons vivans;
7) Herbes à pâture, foin et roseaux;
8) Herbes potagères et produits de jardin, tels que des fleurs, des légumes, des racines comestibles;
9) Volaille;
10) Lait;
11) Fruits frais;
12) Pierres à bâtir et à paver;
13) Paille et chaume;
14) Animaux vivans.

Lorsqu'une cargaison de ces articles ne dépassera pas 50 quintaux, il n'en sera rien payé; si au contraire le bateau est encore chargé d'autres objets, il en sera payé le droit fixé par le tarif.

Mayence le 31. Mars 1831.

Büchler. de Nau. Engelhard.

Verdier. de Rössler.

J. Bourcourd. Delius.

b) bei der Fahrt aufwärts, so viel wie von einem und einem viertel Zentner nach der zweiten Geldspalte des vorstehenden Tarifs.

D. Anstatt der Tarifsätze wird bloß die Schiffsgebühr, nach dem besondern Tarife für dieselbe, noch einmal, mithin überhaupt doppelt erhoben, wenn die Ladung des Schiffes lediglich enthält:

1) Frische Butter in einzelnen Stücken;
2) Dünger aller Art, als: ausgelaugte Asche, Abfälle von Fabriken zum Düngen, Mergel, Stallmist ꝛc.;
3) Eier;
4) gemeine Erden, wie Sand, Lehm ꝛc.;
5) Faschinen zum Wasserbau;
6) lebende Fische;
7) Futterkräuter, Heu und Schilf;
8) Frische Gartengewächse, als: Blumen, Gemüse, genießbares Wurzelwerk;
9) Geflügel;
10) Milch;
11) frisches Obst;
12) gebrochene Bau- und Pflastersteine;
13) Stroh und Spreu;
14) lebende Thiere.

Wenn ein Schiff von diesen Artikeln nicht überhaupt fünfzig Zentner geladen hat, bleiben sie ganz außer Betracht und frei; wenn dagegen das Schiff noch andere Gegenstände geladen hat: so ist der dafür bestimmte Zoll noch besonders zu zahlen.

Mainz, den 31sten März 1831.

Büchler. v. Nau. Engelhardt.

Verdier. v. Rößler.

J. Bourcourd. Delius.

Litt. D.

Observations.

Les receveurs des droits de navigation prendront des duplicata des manifestes pour la justification de leurs recettes. Ils inscriront dans les 10. et 11. colonnes le montant total des droits et amendes perçus en toutes lettres et signeront conjointement avec un autre employé.

Manifeste

du patron ou conducteur de

Le bâtiment de la capacité de quintaux, construit au chantier de constructeur de navires demeurant à conduit sous pavillon (indiquer l'Etat riverain, auquel appartient le pavillon) par le soussigné, appartient en propriété à N.N. à (ou au soussigné) Il a été chargé à et contient ce qui suit:

Visa pour vérification du chargement.	Nro. des connaissemens dans l'ordre des numéros.	Noms des expediteurs et des consignataires.	Lieu de destination des marchandises.	Collis, futailles etc.		Désignation exacte des marchandises d'après leur dénomination usitée dans le commerce.	Poids de chaque espèce de marchandises		Montant des	
				Nombre.	Marques et numéros.		déclaré.	trouvé lors de la vérification lorsqu'elle a eu lieu et qu'elle a donné un résultat différent de la déclaration primitive.	droits de navigation.	amendes s'il en a été perçues.
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.

Le soussigné affirme que le présent manifeste est exact sous tous les rapports et conforme au chargement.

A le

Bemerkung.
Die Zollempfänger nehmen sich Dupla der Manifeste zum Nachweise ihrer Einnahmen und werfen in den Spalten 10. und 11. den Gesammtbetrag der erhobenen Gefälle und Strafen in Buchstaben aus; sie unterzeichnen gemeinschaftlich mit einem andern Zollbeamten.

Litt. D.

Manifest

des Schiffspatrons oder Führers ______ wohnhaft zu

Das von dem Unterzeichneten unter (Bezeichnung des Uferstaates, dem die Flagge angehört) Flagge geführte Schiff, genannt , welches Zentner zu tragen vermag und auf dem Werfte des zu wohnhaften Schiffbauers gebaut worden ist, gehört eigenthümlich dem (N. N. zu N. Deklaranten) oder dem Unterzeichneten.

Die Ladung ist zu eingenommen und aus folgendem Nachweise das weiter Erforderliche zu ersehen:

Visa zur Verifikation der Ladung.	Nummer der Frachtbriefe nach der Zahlfolge.	Namen der Versender und Empfänger.	Bestimmungsort der Waaren.	Der Collis oder Gebinde.		Genaue Benennung der Waaren nach ihren beim Handelsstande gebräuchlichen Namen.	Gewicht jeder Waarengattung.		Betrag	
				Zahl.	Zeichen und Nummern.		Deklarirtes Gewicht.	Gewicht, wie solches bei der Untersuchung befunden worden, wenn dieselbe ein von der ersten Deklaration abweichendes Resultat geliefert hat.	der Rhein-Zoll-Abgaben.	der etwanigen erhobenen Strafen.
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.

Daß vorstehendes Manifest in jeder Beziehung richtig und übereinstimmend mit der Ladung ist, wird hiermit versichert.

den 18

(Unterschrift.)

Protocole

joint à la convention et au réglement sur la navigation du Rhin en date du 31. Mars 1831. relatif au 2. alinéa de l'article 11. du dit traité.

FRANCE. Le commissaire de France a l'honneur de présenter la déclaration à laquelle se réfère l'alinéa additionnel de l'art. 11. du projet réglement.

»Le Gouvernement français ne pouvant, sans compromettre les intérêts généraux du commerce national, adhérer purement et simplement aux articles 9., 10. et 11. du réglement ci-annexé et désirant toutefois prouver au Gouvernement des Pays-Bas, comme aux autres États riverains du Rhin, son désir sincère de contribuer avec eux à vivifier la navigation et le commerce de ce fleuve, consent à modifier le régime actuel de ses douanes par les dispositions suivantes, lesquelles auront la même force et vigueur que si elles étaient insérées au réglement.

„1) Les marchandises et denrées comprises en l'état ci-joint seront reçues à l'entrepôt réel de Strasbourg, aux conditions de l'article 25 de la loi du 8 floréal an XI, de l'article 14 de la loi du 17 mai 1826 et des réglemens antérieurs qui ont fondé le dit entrepôt.

„2) Celles de ces marchandises ou denrées qui proviennent des pays d'outre mer, ou qui sont le produit des contrées riveraines du Rhin situées au-dessous de Mayence devront avoir été chargées dans ce dernier port ou en aval.

Protokoll

zu der Uebereinkunft und Rheinschiffahrts-Ordnung vom 31sten März 1831. in Betreff des 2ten Alinea des Art. 11. des besagten Traktates gehörig.

Frankreich. Der Bevollmächtigte hat die Ehre, die Erklärung vorzulegen, worauf sich der Zusatz zu dem Artikel 11. des Reglements-Entwurfs bezieht:

„Da die französische Regierung, ohne die allgemeinen Interessen ihres Nationalhandels zu benachtheiligen, nicht unbedingt den Artikeln 9., 10. und 11. des hier beiliegenden Reglements zustimmen kann; demohnerachtet aber doch wünscht, der Regierung der Niederlande, so wie den übrigen Rheinuferstaaten, ihren aufrichtigen Wunsch zu erkennen zu geben, mit ihnen beizutragen, die Schiffahrt und den Handel dieses Stromes zu beleben: so willigt sie ein, ihr gegenwärtiges Mauthgesetz durch nachstehende Verfügungen, welche dieselbe Gesetzeskraft haben, als wenn sie in das Reglement selbst eingerückt wären, zu modifiziren.

„1) Die Kaufmannsgüter und Kolonialwaaren, welche auf dem anliegenden Etate verzeichnet sind, werden in dem wirklichen Entrepot zu Straßburg aufgenommen; nach den Bedingungen des Artikels 25. des Gesetzes vom 8ten Floreal Jahr XI., des Art. 14. des Gesetzes vom 17ten Mai 1826. und der früheren Verordnungen, nach welchen dieses Entrepot gegründet wurde.

„2) Jene dieser Kaufmannsgüter oder Kolonialwaaren, die aus Ländern jenseits des Meeres herkommen, oder die das Produkt rheinischer Uferstaaten unterhalb Mainz sind, müssen entweder in letzterem Hafen oder zu Thal geladen worden seyn.

„3) Elles pourront être réexpédiées en transit par tous les points, à l'exception de celles que désigne l'article 22 de la loi du 28 avril 1816, lesquelles ne pourront l'être que par le Rhin ou par le canal pour ressortir par Huningue.

„4) Elles ne pourront être assujetties, soit pour l'entrepôt, soit pour le transit qu'au simple droit de balance de 15 centimes par cent francs de valeur, ou 25 centimes par quintal, poids de marc, au choix du redevable.

„5) Celles des dites marchandises qui se trouvent désignées par l'article 22 de la loi du 28 avril 1816 ne pourront en aucun cas, quoique reçues à l'entrepôt de Strasbourg, être déclarées pour la consommation intérieure: elles devront toujours ressortir ainsi qu'il a été dit plus haut.

„6) Si les batimens qui entreront dans l'Ill, pour arriver à l'entrepôt de Strasbourg, ont des magasins à pavois solides et entièrement séparés des chambres et autres endroits accessibles aux gens de l'équipage, ils ne seront assujettis à la Wantzenau, qu'au plombage des écoutilles dont la douane assurera d'ailleurs la fermeture par des cadenas à clef ou à combinaison, des scellés et tous autres moyens qu'elle jugera à propos d'employer, ensemble ou séparément, ainsi que par l'escorte de ses préposés qu'il lui sera toujours loisible de placer à bord.

„7) Les marchandises qui ne seront pas expédiées en droiture de la Wantzenau à Huningue dans des bâtimens, dont les écoutilles soient fermées comme il est dit ci-dessus, seront assujetties au plombage, soit à la Wantzenau, soit à la sortie de l'en-

„3) Sie können auf allen Punkten, als Transitgut, weiter verführt werden, mit Ausnahme jener, welche der Art. 22. des Gesetzes vom 28sten April 1816. bezeichnet, indem diese solches nur mittelst des Rheins oder des Kanals können, um durch Hüningen wieder auszugehen.

„4) Sie können, sey es durch das Entrepot, sey es für den Transit, nur der einfachen Waage-Gebühr von 15 Zentimen von 100 Franken Werth, oder von 25 Zentimen per Zentner Markgewicht, nach der Wahl des Steuerpflichtigen, unterworfen werden.

„5) Jene von genannten Waaren, die sich in dem Art. 22. des Gesetzes vom 28sten April 1816. verzeichnet finden, können in keinem Falle, obgleich in dem Entrepot zu Straßburg aufgenommen, zum innern Verbrauche erklärt werden: sie müssen immer wieder ausgeführt werden, wie dies weiter oben gesagt ist.

„6) Wenn die Fahrzeuge, die in die Ill schiffen, um in das Entrepot von Straßburg zu gelangen, mit Magazinen versehen sind, die solide Scheidewände haben, und gänzlich von den Zimmern und andern von der Schiffsmannschaft zugänglichen Orten getrennt sind: so sind sie auf der Wantzenau nur der Verbleiung der Luke unterworfen, wovon die Mauth übrigens die Verschließung durch Vorlege- oder Kombinations-Schlösser, durch Siegel und andere Mittel, welche sie für gut findet, anzuwenden, zusammen oder getrennt, so wie durch Douanen-Begleitung, welche ihr immer freistehen wird, an Bord zu geben, sicherstellen wird.

„7) Die Waaren, welche nicht geraden Weges von der Wantzenau nach Hüningen in den Fahrzeugen expedirt werden, deren Zugänge so verschlossen sind, wie oben gesagt ist, sind der Verbleiung unterworfen, entweder auf der Wantzenau, oder bei dem Ausgange aus dem Entrepot von

trepôt de Strasbourg. Dans le cas ci-dessus le plombage sera double, s'il s'agit de marchandises fabriquées qui, à l'état ci-joint, sont marquées d'un astérisque (*). Celles des marchandises fabriquées qui, à l'état ci-joint, sont marquées de deux astériques (**) devront être présentées dans des caisses en bon état.

„8) Tous les bâtimens appartenant aux États riverains du Rhin ou des confluents de ce fleuve seront assimilés aux bâtimens français, par rapport aux droits et à l'exercice de la navigation sur l'Ill jusq'à Strasbourg. La même faveur est de plus étendue aux bâtimens Neerlandais pour le transit des marchandises admises à l'entrepôt, depuis Strasburg jusqu'à Huningue par le canal du Rhône au Rhin."

Straßburg. In obigen Fällen wird die Verbleiung doppelt seyn, wenn es sich von fabrizirten Waaren handelt, welche in dem anliegenden Etate mit einem Sternchen (*) bezeichnet sind. Jene fabrizirten Waaren, welche auf beiliegendem Etate mit zwei Sternchen (**) bezeichnet sind, müssen in Kisten, die in gutem Stande sind, vorgezeigt werden.

„8) Alle Fahrzeuge, welche den Uferstaaten des Rheins oder den Nebenflüssen dieses Stromes angehören, sollen den französischen Schiffen hinsichtlich der Gebühren und der Schiffahrts-Befugniß auf der Ill bis Straßburg gleichgestellt seyn. Dieselbe Begünstigung ist ferner auf die Niederländischen Fahrzeuge für den Transit der Waaren, welche zum Entrepot zugelassen werden, von Straßburg bis nach Hüningen durch den Rhonekanal in den Rhein ausgedehnt."

Le commissaire des Pays-Bas se réfère au protocole des conférences particulières en date du 23 mars joint au 512e protocole du 30 du même mois.

Der Königlich-Niederländische Bevollmächtigte bezieht sich auf das Separat-Konferenz-Protokoll vom 23sten März zum 512ten Protokoll vom 30sten des nämlichen Monats gehörig.

Le commissaire de France se réfère à son tour à la déclaration commune et officielle présentée à cet égard à la Commission centrale dans le même protocole susallégué.

Engelhardt. J. Bourcourd.

Der Königlich-Französische Bevollmächtigte bezieht sich seiner Seits auf die gemeinschaftliche amtliche Erklärung hierüber, welche in dem besagten Protokolle der Zentral-Kommission, angeführt ist.

Engelhardt. J. Bourcourd.

Büchler. de Nau. Engelhardt.
Verdier. de Rössler.
J. Bourcourd. Delius.

Büchler. v. Nau. Engelhardt.
Verdier. v. Rößler.
J. Bourcourd. Delius.

Pièce jointe à la déclaration de Mr. le commissaire de France, concernant l'article 11. du traité du 31. Mars 1831.

ETAT.

Liège en planches.
Bois de teinture en buches.
Bois d'ébénisterie.
Cire non ouvrée.
Colle de poisson.
Crins bruts et frisès.
Sucre brut et terré.
Café.
Cacao.
Canelle, cassia lignea et scavisson.
Girofle (clous, griffes et antofles de)
Muscades.
Macis.
Poivre et piment.
Thé.
Riz, sagou et tapioca.
Coton en laine.
Fromages.
Citrons, oranges et leurs variétés.
Fruits secs.
Houblon.
Laines en masse.
Dents d'éléphant.
Ecailles de tortue.
Nacre de perle.
Cornes de bétail préparées et en feuillets.
Plomb brut.
Etain brut.
Smalt et azur.
Peaux brutes.
Fanons de baleine bruts.
Pelleteries non ouvrées.
Poils en masse.
Soufre.
Gommes d'acacia (arabique), caoutchouc, aloés, opium, camphre, cachou et tous les sucs végétaux d'Europe autres que liquides.
Cochenille, indigo, rocou, orseille et toutes autres teintures et tannins, autres que liquides.
Bitumes solides.
Bois odorans.
Bulbes et oignons.
Couleurs, celles liquides exceptées.
Graines d'amome.
Espèces médicinales.
Graisses non liquides.
Antimoine.
Arsenic métallique.
Mercure natif ou vif-argent.
Produits chimiques, ceux liquides exceptés.
Substances propres à la médecine et à la parfumerie.
Tabacs en feuilles.
Soies grèges et moulinées.
Os de bétail.
Dents de loup.
Colle forte.
Oreillons.
Graines oléagineuses.
Fruits à distiller.
Semences forestales.
Chicorée en racine.
Chardons cardiéres.
Bois communs.
Coques de coco.
Callebasses vides.

Grains durs à tailler.
Ecorces de tilleul pour cordages.
Plants d'arbres.
Jus de réglisse.
Glu.
Plantes alcalines.
Marc d'olives sec (grignon).
Plomb battu ou laminé.
Zinc autre qu'ouvré.
Manganèse.
Graphite.
Confitures sèches.
Gingembre.
Fer platiné ou laminé et fer blanc.
Fer de tréfilerie.
Acier naturel et fondu.
Cuivre et laiton bruts, battus ou laminés.
Fil de cuivre.
Cuivre doré en lingots, battu et filé sur fil.
Cuivre argenté en masses, battu et filé sur fil.
Etain battu et laminé.
Bismuth.
** Armes, autres que celles de calibre.
** Bimbeloterie.
* Liège ouvré.
* Caractères d'imprimerie.
** Cire ouvrée.
** Cordages.
** Feutres.
* Chanvre et lin.
** Fournitures d'horlogerie.
** Horloges en bois.
* Instrumens aratoires, d'optique, de calcul, d'observation, de chirurgie, de chimie, de musique.
** Joncs.
* Limes et râpes.
* Machines et mécaniques.
* Mercerie.
* Meubles.
** Miroirs.
* Outils.
** Ouvrages en bois.
** Parapluies.
** Pierres ouvrées.
* Plumes.
* Scies.
** Peignes et billes de billard.
** Vannerie à dénommer.
** Verres à lunettes.
** Vitrifications.
** Parfumerie.
** Epices préparées.
** Amidon.
** Bougies de blanc de baleine et de cachalot.
** Chandelles de suif.
** Fanons de baleine apprêtés.
* Poterie { de terre { grossière. / fayence. } ; de grès commun. }
** Porcelaine.
** Verres et cristaux { grands miroirs étamés ; verres à cadran. }
* Ouvrages de poil, autres que les tissus.
* Carton.
* Papier.
* Livres.
** Cartes géographiques.
** Gravures et lithographies.
** Musique gravée.
** Pelleteries ouvrées.
* Ouvrages en plomb.
** Corail taillé non monté.
* Bâts non garnis de cuir.
** Effets à usage.
** Objets de collection hors de commerce.
* Sucres raffinés.
** Acier ouvré.
** Cuivre allié de zinc filé poli (sauf celui pour les cordes d'instrumens et celui propre à la broderie).
** Cuivre doré filé sur soie.

** Cuivre doré filé ouvré.
** Cuivre argenté filé sur soie.
** Cuivre ouvré, autre que pur, allié, doré ou argenté.
** Etain ouvré.
** Zinc ouvré.
** Bismuth ouvré.
** Savons.
** Poterie de grés fin.
** Verrerie de toute sorte.
** Glaces.
** Schakos de feutre garnis de cuir.
** Peaux préparées et ouvrées.
** Plaques.
** Coutellerie.
** Ouvrages d'horlogerie montés.
** Sellerie.
** Tabletterie.

Nota. Les marchandises fabriquées non comprises dans cet état n'en jouiront pas moins du transit en passe-debout et sans entrepôt qui peut leur être accordé par les lois générales de France.

Büchler. de Nau. Engelhardt. Verdier. de Rössler. J. Bourcourd. Delius.

(No. 1297.)

Tarif

für die Abgaben beim Waaren-Transporte auf dem Rheine.

Von 5ten Juli 1831.

I. Rheinzoll.

Zufolge der vierten Abtheilung der Erhebungsrolle der Abgaben, welche von Gegenständen zu entrichten sind, die entweder aus dem Auslande eingeführt, oder durchgeführt, oder aus dem Lande ausgeführt werden, d. d. Berlin, den 30sten Oktober 1827., sind Ladungen der Schiffe, welche auf dem Rheine eingehen, und blos durchgeführt werden sollen, den in der dritten Abtheilung bestimmten Durchgangsabgaben nicht unterworfen, wenn der Transit entweder ohne Umladung erfolgt, oder bestehende Anordnungen, oder Nothfälle erforderlich machen, daß die Umladung geschehe, oder die Ladung ans Ufer gebracht werde.

Es ist aber an die Stelle der gedachten Durchgangsabgaben, mit Aufhebung der bisherigen Einrichtung wegen der Abgaben beim Waarentransporte auf dem Rheine, bei welcher es nach litt. C. der vierten Abtheilung bisher sein Bewenden behalten hat, vom 18ten Juli an, als mit welchem Tage die neue Rheinschiffahrts-Ordnung in Vollzug gesetzt wird, an den Empfangsstätten, bei welchen ein Schiff vorbeigeführt wird, der Rheinzoll von der ganzen Ladung der Schiffe zu entrichten, die mit Waaren eingehen, welche auf dem Rheine, oder auf dem Rheine und der Mosel, unmittelbar, oder über die Freihäfen am

Rheine zu Coblenz, Cöln, Düsseldorf, Duisburg, Wesel und Emmerich durchgeführt werden sollen, wie dieser Zoll durch die Rheinschiffahrts-Ordnung vom 31sten März 1831. bestimmt ist, nämlich:

	Für den Zentner von 50 Kilogrammen. Cent.	Decimill.	Macht vom Preußischen Zentner in Preußischem Gelde. sgr.	pf.
A. Vom Bruttogewicht der Ladung:				
a) abwärts, beim Rheinzollamte zu Coblenz.				
Für die Rheinstrecke von Coblenz bis zur Niederländischen Grenze bei Schenkenschanz............	57	00	4	8 $\frac{31}{100}$
b) aufwärts, beim Rheinzollamte zu Emmerich.				
Für die Rheinstrecke von der Niederländischen Grenze bei Schenkenschanz bis Coblenz............	85	70	7	$\frac{65}{100}$
beim Rheinzollamte zu Coblenz.				
Für die Rheinstrecke von Coblenz bis Kaub.......	16	09	1	3 $\frac{89}{100}$

Der Rheinzoll für diese Strecke wird nicht blos von den Transito-Ladungen, sondern auch von Ladungen, die aus dem Innern über Coblenz ausgehen, erhoben.

Anmerkung.

Geschieht die Durchfuhr auf dem Rheine, oder auf dem Rheine und der Mosel, vermittelst Umschlags in den Freihäfen am Rheine, so wird der Rheinzoll von den durchgehenden Waaren nicht beim Eingange, sondern erst beim Ausgange, also abwärts bei dem Rheinzollamte in Emmerich, aufwärts bei dem zu Coblenz erhoben.

B. Für folgende Artikel sind diese Sätze ermäßigt und zwar:

1) auf ein Viertel des Rheinzolls, für:

unausgelaugte Asche;
Gußeisen in Gänsen und Masseln, und Roheisen;
Galmeierz;
Getreide aller Art;
getrocknete Hülsenfrüchte;
Lohrinde;
Mehl und Grütze aller Art;
Pech;
Sämereien aller Art;
behauene Bruchsteine zu Fußböden, Mühlensteine, Schleifsteine;
Theer;

2) auf ein Zwanzigstel des Rheinzolls, für:
Alaunerde und Alaunsteine;
Brennholz von allen Gattungen und Kohlen daraus;
alle nicht besonders genannte rohe Erze;
Gips;
Kalk;
gebrannte Steine aller Art;
Steinkohlen;
Schiefersteine;
gemeine Töpferwaare;
Torf und Torfkohlen;
Vitriolsteine oder Vitriolerde.

C. Von Bau- und Nutzholz wird der Rheinzoll nach kubischem Maaße erhoben, und zwar:

von einem Kubikmeter oder 32 $\frac{346}{1000}$ Preußischen Kubikfußen:

1) Eichen-, Ulmen-, Eschen-, Kirsch-, Birn-, Apfel- und Cornelholz,
   a) abwärts das Vierfache........................der Sätze unter I. A. a.
   b) aufwärts das Zweiundeinhalbfache...........................b.
2) Fichten-, Tannen-, Lerchen-, Buchen-, Pappeln-, Erlen- und anderes weiches und harziges Holz,
   a) abwärts das Zweifache........................der Sätze unter I. A. a.
   b) aufwärts das Einundeinviertelfache...........................b.

D. Schiffe, welche folgende Gegenstände geladen haben, als:

frische Butter in einzelnen Stücken;
Dünger aller Art, als: ausgelaugte Asche, Abfälle von Fabriken zum Düngen, Mergel, Stallmist ꝛc.;
Eier;
gemeine Erden, wie Sand, Lehm ꝛc.;
Faschinen zum Wasserbau;
lebende Fische;
Futterkräuter, Heu und Schilf;
frische Gartengewächse, als: Blumen, Gemüse, genießbares Wurzelwerk;
Geflügel;
Milch;
frisches Obst;
gebrochene Bau- und Pflastersteine;
Stroh und Spreu;
lebende Thiere;

zahlen, wenn sie an solchen überhaupt nicht funfzig Zentner geladen haben, keinen Rheinzoll; wenn sie aber an solchen mehr geladen haben, als Rheinzoll den Betrag des doppelten Rekognitionsgeldes, welches unter II. bestimmt ist, und wenn andere Gegenstände beigeladen sind, noch außerdem den dafür bestimmten Rheinzoll.

II. Rekognitionsgeld.

Dieses soll von allen beladenen und unbeladenen Fahrzeugen entrichtet werden, welche über die Rheinzollstellen zu Coblenz und Emmerich ein- und ausgehen, nach Maaßgabe ihrer Ladungsfähigkeit, bei jeder in folgenden Sätzen:

Von einem Fahrzeuge dessen Ladungsfähigkeit beträgt						mit		oder in Preußisch. Gelde, mit Weglassung der Pfennige.	
in Zentnern zu 50 Kilogrammen.			in Preußischen Lasten zu 4000 Pfund.			Fr.	Cent.	Rtl.	Sgr.
50	und unter	300	$1\frac{34}{100}$	und unter	$8\frac{02}{100}$	—	40	—	3
300	= =	600	$8,^{02}$	= =	$16,^{04}$	3	60	—	28
600	= =	1000	$16,^{04}$	= =	$26,^{73}$	7	32	1	28
1000	= =	1500	$26,^{73}$	= =	$40,^{09}$	12	—	3	6
1500	= =	2000	$40,^{09}$	= =	$53,^{45}$	18	—	4	24
2000	= =	2500	$53,^{45}$	= =	$66,^{81}$	24	—	6	12
2500	= =	3000	$66,^{81}$	= =	$80,^{18}$	30	—	8	—
3000	= =	3500	$80,^{18}$	= =	$93,^{54}$	36	—	9	18
3500	= =	4000	$93,^{54}$	= =	$106,^{90}$	42	—	11	6
4000	= =	4500	$106,^{90}$	= =	$120,^{27}$	48	—	12	24
4500	= =	5000	$120,^{27}$	= =	$133,^{63}$	54	—	14	12
5000	und darüber.		$133,^{63}$	und darüber.		60	—	16	—

Zur Ermäßigung des Rekognitionsgeldes in den geeigneten Fällen ist der Finanz-Minister ermächtigt.

Berlin, den 5ten Juli 1831.

Friedrich Wilhelm.

v. Schuckmann. Maassen.